Hamburg

Heimatkunde für Schule und Haus

von

C. Hentze

Neunte neubearbeitete
und vermehrte Auflage

Mit 60 Abbildungen



Hamburg
Verlag von C. Boysen
1917.

Druckerei-Gesellschaft Hartung & Co. m. b. H., Hamburg.

Vorwort.

Das vorliegende Büchlein ist für die Hand der Kinder gedacht. Es konnte ihm daher nicht die Absicht zugrunde liegen, eine umfassende Kenntnis der vaterstädtischen Zustände und Verhältnisse übermitteln zu wollen. Vielmehr soll es eine Heimatkunde sein, die das Wissenswerte über die Heimat nur so weit darbietet, als es sich für Kinder eignet, und die den teilweise spröde erscheinenden Stoff in einem solchen Gewande vorführt, daß er die Aufmerksamkeit und die Wissenslust der Kinder weckt, so daß sie angeregt werden, mit eigenen Augen Umschau zu halten.

Der Verfasser hat versucht, in der Darstellungsweise einen möglichst kindlichen Ton anzuschlagen, damit auch die Kinder derjenigen Schulklasse, in der die Heimatkunde auf dem Unterrichtsplane steht, das Buch selbständig benutzen können. Jeder einzelne Artikel ist in sich abgeschlossen, so daß man sich an die vorliegende Reihenfolge nicht zu binden braucht. Möge das Büchlein mithelfen, unsere Kinder näher mit der Vaterstadt bekannt zu machen.

Bekanntschaft und Vertrautheit mit der nächsten Umgebung, mit der Heimat, das ist das Fundament, auf dem allein sich ein sicherer Bau intellektueller Bildung errichten läßt, auf dem man eine Volksbildung aufbauen kann, die, wie es die „Lehrervereinigung für die Pflege der künstlerischen Bildung" erstrebt, zu wahrem Kunstgenuß hinführt und befähigt. Vertrautheit mit der Heimat in jeglicher Beziehung, das scheint mir zugleich das beste Mittel zu sein, die in den Herzen

unserer Kinder schlummernde Liebe zur Vaterstadt und die gebührende Achtung vor den ihr eigentümlichen Einrichtungen zur Entfaltung zu bringen.

Hamburg, Januar 1898.

C. Hentze.

Anmerkung zur neunten Auflage.

Für die neue Auflage wurde das Buch sorgfältig durchgesehen. Es waren einige nicht unerhebliche Änderungen notwendig, um das Werkchen in allen Stücken im Einklang mit den gegenwärtigen Zuständen zu erhalten. Ein Teil des Stoffes erscheint aus diesem Grunde in einem anderen Gewande. An einigen Stellen ist der Inhalt etwas erweitert worden.

Soweit es tunlich war, hat der Verfasser sich einer möglichst einfachen Ausdrucksweise befleißigt; den Anregungen, die mir in dieser und in anderer Beziehung geworden sind, habe ich möglichst nachzukommen gesucht.

Für die Schreibung der Straßennamen war die amtliche Schreibweise maßgebend.

Einige Bilder sind durch bessere ersetzt, andere sind neu eingefügt worden.

Hamburg, September 1917.

C. Hentze.

Inhalt.

		Seite
1.	Vaterland und Vaterstadt	1
2.	Stadt und Dorf, Bürger und Bauer	3
3.	Handelsstadt und Industriestadt	6
4.	Hamburg an der Alster	9
5.	Die Geschichte der Alster	13
6.	Stehende und fließende Gewässer	17
7.	Schleusen und Flete	22
8.	Das Rathaus	27
9.	Die Seeräuber und die „Bunte Kuh"	33
10.	Verkehrsmittel	37
11.	Das Petrikirchspiel, die Gründung Hamburgs, der Dom	45
12.	Marktplätze und Märkte	50
13.	Die Nikolaikirche, der Hopfenmarkt, die Neueburg und die Trostbrücke	53
14.	Der Hamburger Brand	57
15.	Die Feuerwehr	61
16.	Hamburgs Gemüse- und Obstmarkt	64
17.	Die Börse	68
18.	Der Adolphsplatz	72
19.	Der Rödingsmarkt und das Hamburger Bier	76
20.	Das Katharinenkirchspiel	80
21.	Die Seeschiffahrt und die Hamburg-Amerika-Linie	85
22.	Der Hafen	95
23.	Hamburgs Schiffswerften. Die Werft von Blohm & Voß	100
24.	Die Jakobikirche und die Steinstraße	108
25.	Die Straßenbeleuchtung	113
26.	Der Gänsemarkt	117
27.	Das Stadtgebiet der großen Michaeliskirche	121
28.	Der Scharmarkt	126
29.	Der Botanische Garten, der Zoologische Garten, Hagenbecks Tierpark	129
30.	Die Wasserleitung	135
31.	Die Sielleitung	140
32.	Vorstädte, Vororte, Stadtteile	142
33.	Hamburgs Festungszeit	146

Seite
34. St. Georg 151
35. Das Krankenhaus 157
36. St. Pauli 161
37. Der Schlachthof 168
38. Hamburgs Denkmäler 170
39. Recht, Unterricht und Kunst 180
40. Gesundheitspflege, Spiel und Sport 188
41. Der Zentralfriedhof 192
42. Bergedorf 196
43. Die Vierlande 201
44. Unsere Geest und unsere Marsch 203
45. Cuxhaven 209
46. Hamburgs nächste Umgebung 214
47. Helgoland 218

1.
Vaterland und Vaterstadt.

Wir wohnen in Hamburg und sind Hamburger. Hamburg ist unsere Vaterstadt, Deutschland unser Vaterland. Wir stammen von deutschen Eltern ab, sprechen die deutsche Sprache, haben deutsche Sitten und Gewohnheiten; wir fühlen, denken, reden und tun, wie nur ein Deutscher es kann. Wir wissen und fühlen es, daß wir mit den anderen Deutschen zusammengehören, mit ihnen zusammen das große, mächtige deutsche Volk bilden. Wir sind Deutsche und sind stolz darauf, Deutsche zu sein. Wir lieben unser deutsches Vaterland, das Land, das der Vater mit den Waffen verteidigt, weil er in ihm Nahrung, Kleidung, Obdach und alles erwirbt, wovon er mit der Familie lebt.

Auch wir werden einst Gut und Blut einsetzen für die Freiheit unseres deutschen Vaterlandes. Es ist jedem deutschen Jüngling und jedem rüstigen deutschen Manne eine Ehre, als deutscher Krieger für Deutschland die Waffen zu führen. Er ist stolz darauf, zur deutschen Streitmacht zu gehören, auf die das Vaterland zählen kann, wenn es in Gefahr ist. Die deutsche Jungfrau aber ist bereit, zu Kriegszeiten dem Vaterlande freiwillige Dienste zu leisten als schwesterliche Pflegerin der verwundeten und der erkrankten Streiter. Die mühevollen Arbeiten in den Lazaretten und Krankenhäusern, die sie im schlichten Schwesternkleide leistet, rechnen wir ihr als Ehrendienste im Ehrenkleide an, und die weiße Binde mit dem roten Kreuz ist in Kriegszeiten des deutschen Mädchens schönster Schmuck.

Unter allen deutschen Landen und Städten liegt uns aber besonders Hamburg am Herzen. In Hamburg sind wir geboren und aufgewachsen, und diejenigen Hamburger, die von auswärts

hier zugezogen sind, fühlen doch, daß sie jetzt hierher gehören. Hier leben unsere Verwandten, Freunde und Bekannten. In Hamburg fühlen wir uns so recht heimisch. Wir kennen jeden Stadtteil, jeden großen Platz und jede große Verkehrsstraße; nichts ist uns fremd. Hamburgs hohe Türme, die Fluten der Elbe, Hamburgs Hafen mit der stattlichen Zahl von Masten und Schornsteinen, das Tuten der großen Seedampfer und das Hasten der kleinen Fähr- und Schleppdampfer: das alles ist uns vertraut. Hamburgs herrliche Alster mit ihren



Hamburg.

Schwänen, den Dampfbooten, Ruder- und Segelbooten, das Jagen der Straßenbahnen, die geschäftige Eile der Hochbahnzüge und der geräuschvolle Verkehr auf den Bahnhöfen der Vororts- und der Fernbahn ist uns lieb und wert. Wir möchten das alles nicht lange entbehren.

Auch die Menschen erscheinen uns nicht so fremd, obwohl wir nur wenige von ihnen näher kennen. Wenn wir einen Hamburger sprechen hören, so klingt uns unsere Muttersprache gemütlicher und anheimelnder als in anderen Städten; sie klingt uns so herzlich, wie die Mutter zu ihrem Kinde zu sprechen pflegt. Es gibt viele schöne Städte im weiten deutschen Lande; aber wenn wir ihrer viele und wieder viele gesehen

und an der einen dieses, an der anderen jenes bewundert haben, so sehnen wir uns doch wieder nach Hamburg zurück; denn in all den Städten fehlt uns etwas, das wir nur in Hamburg finden. Hamburg hat für uns den Reiz der Heimat; Hamburg ist unsere Vaterstadt.

2.

Stadt und Dorf, Bürger und Bauer.

Hamburg ist eine Stadt. Altona, Wandsbek und Harburg sind gleichfalls Städte; auch Berlin, Lübeck, Kiel, Hannover, Köln, Frankfurt sind Städte. Lokstedt ist ein Dorf, ebenso Niendorf, Bramfeld, Rahlstedt, Schiffbek, Steinbek, Moorburg. Auch Groß-Borstel, Ohlsdorf und Fuhlsbüttel sehen noch wie Dörfer aus. Stadt und Dorf unterscheiden sich sehr voneinander.

In der Stadt stehen die Häuser in Reihen und sind dicht aneinander gebaut, so daß eins das andere berührt. Die Häuser sind meist hoch; sie haben vier, fünf und mehr Stockwerke oder Geschosse übereinander; sie sind aus Ziegelsteinen gebaut und mit Schiefer, mit Dachsteinen oder mit Pfannen gedeckt. Zwischen zwei Häuserreihen ist eine Straße. Dieselbe ist mit behauenen Steinen schön gepflastert oder mit einer dicken Schicht Asphalt bedeckt. An jeder Seite der Straße ist ein Fußsteig für die Leute. Er ist mit Steinplatten oder Fliesen belegt und durch die Kantsteine vom Fahrdamm geschieden. An den Fußsteigen entlang stehen die Straßenlaternen, durch welche die Straßen nachts beleuchtet werden. Auf die Fußsteige dürfen die Wagen nicht kommen, damit ein jeder ruhig seines Weges gehen könne und niemand überfahren werde. Nur an den Straßenübergängen muß man zusehen, ob nicht ein Wagen dahergejagt kommt. Jede Straße hat ihren Namen und jedes Haus seine Nummer. Die Straße und die Hausnummer muß man wissen, wenn man jemanden in seiner Wohnung aufsuchen will. Die Briefe und Pakete, die wir empfangen, müssen die volle Anschrift tragen. Sie dürfen nicht

nur mit unserem Namen und dem Namen der Stadt, sondern müssen auch mit dem Straßennamen und der Hausnummer bezeichnet sein; sonst würden die Postboten lange suchen müssen, um die Empfänger aufzufinden.

In den Dörfern stehen die Häuser nicht so genau reihenweise und nicht so dicht aneinander. Fast zu jedem Hause gehört eine Scheune für das Getreide und ein Stall oder ein paar Ställe für das Vieh. Sie bilden mit dem Wohnhause zusammen das Gehöft. Bei dem Gehöft ist ein großer Obst- und Gemüsegarten. Auf dem Hofplatze, der zwischen den Gebäuden liegt, stehen allerlei Ackergeräte, als Wagen, Pflüge, Eggen, jedes an seinem Platze; auch eine Hütte ist da für den großen Hofhund, den besten Wächter in der Nacht. Die Häuser sind meistens einstöckig, und ein jedes wird nur von einer Familie bewohnt. Die neueren Häuser sind wie in der Stadt aus Stein aufgebaut und mit Schiefer, Pappe oder Dachpfannen gedeckt; aber die alten Häuser, die schon sehr lange stehen, sind aus Holz gebaut und mit Rohr oder mit Stroh gedeckt. Die Wände bestehen oft aus Holz und Lehm. — Stroh und Holz sind sehr feuergefährlich; es sollte daher niemand mit der brennenden Zigarre oder mit der brennenden Pfeife über den Hofplatz oder wohl gar in den Stall oder in die Scheune gehen. — Die Dorfstraßen sind häufig recht krumm, unbenannt, schlecht oder gar nicht gepflastert und abends stockfinster. Nur in den Dörfern, die nahe bei großen Städten liegen, hat man besseres Pflaster und Straßenbeleuchtung. Nummern tragen die Häuser in den Dörfern zwar auch; aber niemand achtet darauf. Nicht einmal in den Anschriften der Briefe und Pakete wird die Nummer angegeben; denn auch der Briefbote kennt die Leute im Dorfe persönlich und weiß, welches Haus jedem einzelnen gehört.

Die Bewohner der Städte heißen Stadtleute, Städter oder Bürger, diejenigen der Dörfer dagegen Landleute oder Bauern. Die allermeisten Städte sind viel größer als die Dörfer. Nach der Zahl ihrer Bewohner unterscheiden wir Großstädte, mittlere Städte und Kleinstädte. Hamburg ist eine Großstadt,

und seine Bewohner sind Großstädter. Unter allen deutschen Städten ist nur Berlin größer als Hamburg.

Die Städter treiben Handel und allerlei Gewerbe. Da finden wir die verschiedensten Geschäfte, nämlich Tuch- und Kleidergeschäfte, Hausstandsgeschäfte, Buchhandlungen, Papiergeschäfte, Krämereien, Fettwarenhandlungen, Hutläden, Zigarrenläden usw. Jeder Laden hat ein Schaufenster, in dem einige Waren zur Schau ausliegen. Dadurch sollen die Käufer aufmerksam gemacht werden. Die größeren Städte haben in den Hauptstraßen Geschäft neben Geschäft und Schaufenster an Schaufenster. Die Werkstätten der Handwerker befinden sich meistens in den Hinterhäusern. Da arbeiten Schneider, Schuster, Tischler, Schlosser, Klempner, Stellmacher, Schmied, Glaser, Tapezier, Bäcker, Konditor, Optiker, Steindrucker, Zigarrenmacher usw. Was sie herstellen, wird in den Läden verkauft. Hierher kommen auch die Leute aus den Dörfern, um einzukaufen, was sie nötig haben.

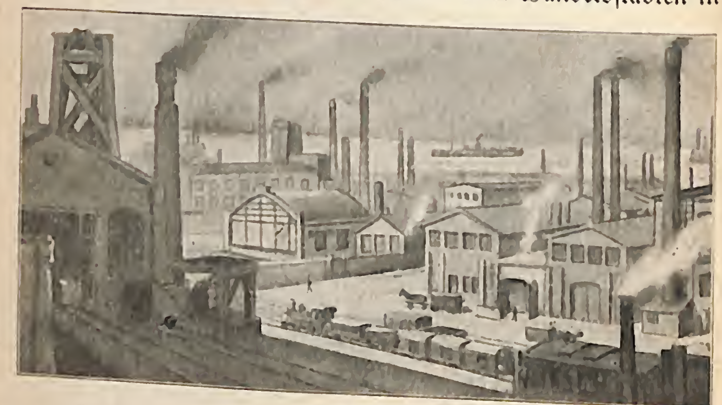
Ganz anders als die Beschäftigung der Städter ist die der Dorfbewohner; sie treiben hauptsächlich Ackerbau und Viehzucht. Wenn der Bauer nicht das Feld düngen, pflügen, besäen und eggen, das Getreide mähen, einfahren und ausdreschen würde, woher sollten wir Städter wohl Brot nehmen? Wenn in den Dörfern nicht Kühe, Ochsen, Schafe, Schweine, Gänse usw. aufgezogen und gehalten würden, woher sollte in den Städten wohl Milch, Butter, Fleisch, Wolle usw. kommen? So sind der Städter und der Landmann aufeinander angewiesen; dieser lebt von jenem und jener von diesem, und der Bürger kann des Bauern fast noch weniger entbehren, als der Bauer des Bürgers.

Es gibt auch kleine Städte, in denen die Mehrzahl der Bürger Ackerbau treibt; sie heißen Ackerstädte und ihre Bewohner Ackerbürger. An der Einrichtung der Straßen und an der Bauart der Häuser sieht man es ihnen aber an, daß sie Städte und nicht Dörfer sind. So gibt es auch große Dörfer, deren Bewohner sich zumeist mit der Anfertigung von allerlei Fabrikerzeugnissen beschäftigen; das sind Industriedörfer.

3.

Handelsstadt und Industriestadt.

Hamburg ist eine Handelsstadt, und zwar ist es die größte, bedeutendste Handelsstadt Deutschlands und die zweitgrößte Handelsstadt Europas. Bremen, Lübeck, Stettin, Danzig, Leipzig, Frankfurt sind große und bedeutende deutsche Handelsstädte; ebenso große und noch größere gibt es in England, in Frankreich und anderen Ländern. Alle diese Städte aber stehen hinter Hamburg zurück. Unter allen Handelsstädten in



Fabrikanlage.

ganz Europa hat nur London größeren Handel als Hamburg.

Berlin nennt man eine Handels- und Industriestadt, ebenso Magdeburg, Hannover, Köln. Die meisten großen Städte sind Handels- und Industriestädte; aber es gibt auch Städte, die man nur als Industriestädte bezeichnet, z. B. Essen, Solingen, Bochum, Kottbus.

Was verstehen wir nun unter einer Industriestadt, was unter einer Handelsstadt? In den Industriestädten wird das Rohmaterial, wie z. B. Eisen, Holz, Ton, Wolle usw. zu allerlei nützlichen und notwendigen Gegenständen des täglichen Gebrauches verarbeitet. Das geschieht meist in den großen Fabriken, die durch die hohen Schornsteine weithin zu erkennen

sind. Wenn eine Stadt sehr viele hohe Schornsteine hat, so wissen wir sogleich, daß sie eine Fabrikstadt oder Industriestadt ist. So ist uns die Fabrikstadt Essen bekannt durch die Kanonen, Solingen durch Messer und allerlei sonstige Schneidewerkzeuge, Bochum durch Eisenbahnschienen, eiserne Balken, Maschinen und Glocken, Nürnberg durch die verschiedensten Sorten von Spielzeug aus Holz und Blech und durch die besten Bleistifte, Kottbus durch sein dauerhaftes Tuch, Meißen durch sein treffliches Porzellan, Rathenow durch seine guten Brillen und seine schönen Mauersteine.

Unsere Industriestädte stellen viel mehr Gegenstände her, als sie selbst, ja als wir in ganz Deutschland gebrauchen können. Nun kaufen die Kaufleute der Handelsstädte den Fabrikstädten ihre Waren ab, wie auch den Landleuten ihr Getreide und ihre Kartoffeln. Sie verschicken dieselben zu Wasser und zu Lande, d. h. mit Schiffen und mit Eisenbahnen, nach anderen Städten und Ländern, um sie den dortigen Bewohnern zu verkaufen. Diesen kaufen sie ebenfalls ab, was dieselben im Überfluß haben, um es nach jenen Fabrikstädten zu verhandeln. Der Landwirt und der Fabrikant stellen her oder produzieren, was die Menschen gebrauchen, und der Kaufmann vermittelt den Austausch. Ein jeder betreibt sein Geschäft, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen, und doch nützt einer dem anderen durch seine Tätigkeit. — Solche Städte, in denen Handel und Industrie ungefähr gleich stark betrieben werden, nennt man Handels- und Industriestädte.

Wie es Dörfer und Städte des eigenen Landes tun, so tauschen auch die verschiedenen Länder ihre Erzeugnisse miteinander aus. Wir erhalten aus Ungarn und Rußland Getreide, diese Länder von uns Maschinen und andere Fabrikerzeugnisse. Der größte Austausch von Waren findet auf dem Seewege mittels der großen Seeschiffe statt. Hamburg betreibt hauptsächlich überseeischen Handel und wird darum eine Seehandelsstadt genannt. Hamburgs Dampfschiffe und Segelschiffe durchfahren alle Meere; Hamburgs Kaufleute treiben Handel in allen Ländern der Welt; Hamburgs Hafen wird von Schiffen

aller Völker aufgesucht. Wer durch die Straßen am Hafen geht, der kann in unserer guten deutschen Stadt Seeleute englisch, spanisch, französisch, dänisch, italienisch usw. sprechen hören. Hamburg ist das größte von den Aus- und Einfuhrtoren unseres Vaterlandes. Durch diese Tore sendet Deutschland anderen Völkern seinen Überfluß an Zucker, Spiritus, Kartoffeln, Salzen, Maschinen und Werkzeugen, an Eisenbahnwagen und Eisenbahnschienen, an Dachpappe, Papier- und Pappwaren, an Holz- und Flechtwaren, an Schmuck- und Kunstgegenständen, an Schuhwerk, Kleidern und Kleiderstoffen, Glas- und Tonwaren, Sattlerwaren, Möbeln, Musikinstrumenten aller Art usw.



Seedampfer.

Durch sie erhält unser Vaterland Petroleum, Reis, Kaffee, Tee, Tabak, Wein, Baumwolle, Seide, Sämereien, Gewürze usw. Dieser Austausch wird in großem Maßstabe von den Hamburger Kaufleuten vermittelt und vollzogen. Durch den Handel ist Hamburg reich geworden, und dem Handel und der Elbe, dieser großen Handelsstraße, wird es immer seine größte Aufmerksamkeit und Sorgfalt zuwenden.

Hamburgs erster Handel war ein Tauschhandel. Tauschhandel wird ja noch heute mit den wilden Völkern in Afrika getrieben. Gegen Erzeugnisse der hiesigen Handwerker wurden Lebensmittel eingetauscht, vor allem Getreide, Schlachtvieh, Butter, Salz. Allmählich wurde der Verkehr elbaufwärts und auch seewärts lebhafter. Hamburger Kaufleute holten

Getreide aus der Mark Brandenburg, Salz, Leinwand und grobe Wollstoffe aus Salzwedel, Lüneburg und Stendal, Metalle aus dem Harz, Holz aus den Ländern an der oberen Elbe und Pferde aus Holstein. Diese Erzeugnisse sowie das Hamburger Bier führten sie aus nach den Küstenländern an der Nordsee, nach Holland, Flandern, England, Norwegen, Frankreich. Von dort brachten sie feines Tuch, Fische und Wein und schickten es den zuerst genannten Städten und Ländern zu. Diejenigen Kaufleute, die nach denselben Ländern Handel trieben, vereinigten sich zu größeren Gesellschaften. In Hamburg gab es die Flandernfahrer, die Englandfahrer, die Schonenfahrer, die Bergenfahrer.

Lange Zeit stand Hamburgs Handel zurück hinter demjenigen der Ostseestädte Lübeck und Danzig. So war es auch noch zu der Zeit, als Hamburg in den Hansabund eintrat, den die größeren Handelsstädte an der Nordsee und Ostsee entlang, von Holland bis tief nach Rußland hinein zu gegenseitigem Schutze bildeten, und an dessen Spitze das mächtige Lübeck stand. Jetzt aber hat Hamburg diese Städte weit überholt und steht in herrlichem Glanze da als erste deutsche Handelsstadt und als eine der allerschönsten Perlen in dem Kranze der deutschen Städte.

4.

Hamburg an der Alster.

Wie die Elbe als große Handelsstraße dazu beigetragen hat, Hamburg zur reichen Stadt zu machen, so ist die Alster Hamburgs schönste Zier. Die große, klare Wasserfläche ist durch eine Einschnürung in zwei Stücke, einen großen und einen kleinen See zerteilt; die Ufer sind eingefaßt von Straßen mit hohen Großwohnhäusern oder mit allerliebsten Gartenhäusern. Dieselben gucken aus den herrlichen Gärten hervor, als trügen sie ein Verlangen, von dem Reichtum ihrer Bewohner zu erzählen; prächtige Baumreihen zieren die Straßen und üppige Grasflächen, Blumenbeete und Sträuchergruppen den Rand

des Gewässers. Am Abend erglänzt ein Kranz von Lichtern ringsherum, und das alles ist mitten in der Großstadt! Welche Stadt hat Schöneres aufzuweisen? Jeder Hamburger ist stolz auf unsere Alster, und das ist er mit vollem Recht. Sie ist der Ort, wo jung und alt zusammenströmt, wo der ärmste Arbeiter so gut wie der reichste Kaufmann an den Sonntagen und an lauen Sommerabenden Erquickung findet nach den Mühen und Sorgen der Werktage.

Wie lebendig ist es auf dem Wasser! Die zahlreichen kleinen Alsterdampfer eilen hierher und dorthin und legen da und dort an, um Fahrgäste aussteigen und andere einsteigen zu lassen. Man fährt für wenige Pfennige vom Jungfernstieg und von der Lombardsbrücke nach Harvestehude, Barmbeck, Uhlenhorst, Eppendorf, Winterhude oder von dort zurück, ebenso quer über das Wasser, von Harvestehude zur Uhlenhorst oder nach St. Georg. Viele Leute ziehen die Alsterfahrt einer Fahrt in der Straßenbahn vor. Es ist eine sehr schöne und billige Verbindung. Ein Fremder, der Hamburg besucht, versäumt es nicht, eine Alsterfahrt zu machen. Eine große Zahl von Ruderbooten und Segelbooten liegt am Jungfernstieg, am Alsterdamm, an der Alsterlust, am St. Georger und Uhlenhorster Ufer für einen billigen Preis zu Vergnügungsfahrten bereit. Wir können leicht einmal unsere Erholungszeit auf der Alster zubringen. Bald dahin, bald dorthin segeln oder rudern wir. Beim Uhlenhorster Fährhaus hören wir wohl das Gartenkonzert vom Boot aus eine Weile an; dann geht's in das Bassin bei der „Schönen Aussicht", Feenteich genannt, oder in den Langenzug, oder gar bis nach Winterhude. Wir brauchen die Dampfboote nicht zu sehr zu fürchten; denn der Kapitän paßt gut auf und läßt den Dampfer ausweichen.

Ein sehr buntes Leben herrscht auf der Alster, wenn eine Ruderregatta abgehalten wird. Die Kampfbahn ist mit Fahnen abgesteckt. Die Dampfboote sind bis auf den letzten Platz besetzt. Die Besitzer der Ruderboote haben alles vermietet und machen ein gutes Geschäft; denn jeder möchte gern dem

Schauspiel recht nahe sein. Aus Berlin, Frankfurt, Lübeck und anderen Städten haben die Rudervereine ihre beste Mannschaft zum Wettkampf geschickt. In den hübschen Bootshäusern rechts und links von der Alsterlust vertauschen die Wettruderer ihre gewöhnlichen Kleider mit der leichten Ruderekleidung und machen sich zum Kampfe fertig. Sie steigen sehr vorsichtig, fast kriechend in die langen, leichten, flachen Boote.



Regatta auf der Alster.

Acht Ruderer und der Steuermann nehmen in jedem Boote Platz. Sie stellen sich vor der Alsterlust nebeneinander in der Bahn auf. Ein Schuß erdröhnt. Alle Ruder schlagen zugleich ins Wasser. Das Wettrudern hat begonnen. Alle Mann arbeiten gleichmäßig und mit voller Kraft für die Ehre ihres Klubs. Je näher die Boote der Uhlenhorst kommen, desto häufiger und lauter werden die Rufe der Zuschauer. Heil Hammonia! schallt es aus einem dicht besetzten Zuschauerboot, und Hoch Germania! tönt es von einer anderen Stelle herüber. Schon sind ein paar Boote den Tribünen und dem

Fährhaus nahe. Noch ein paar kräftige Ruderschläge, da läuft das erste Boot durchs Ziel. Ein brausendes Hurra erschallt. Der Sieg ist gewonnen, der Kampf der Achter ist aus. Es kommen andere an die Reihe, und nach diesen wieder andere.

Ein großer Schmuck der Alster sind die Schwäne. Schon seit 300 Jahren werden diese prächtigen Vögel hier gehegt und gepflegt, und es ist in der langen Zeit viel Geld für sie ausgegeben worden. Wir haben ungefähr 400 Schwäne. Dieselben werden im Sommer in dem Schwanenhäuschen mitten auf der Alster, im Winter in der Hohenfelder Bucht gefüttert. Dort wird das Wasser für sie offen gehalten. Sie brauchen jährlich für 7000 Mark Futter; denn sie fressen im Winter täglich etwa 300 Pfund Hafer auf. Auch im Sommer werden sie gefüttert, weil das Gras an den Ufern der Alster zu ihrer Nahrung nicht ausreicht. Damit sie nicht fortfliegen, wird ihnen, wenn sie noch jung sind, an dem rechten Flügel ein Glied gebrochen.

Doch dient die Alster nicht nur dem Vergnügen. Auch Schuten mit Steinkohlen sieht man vom Hafen her kommen; sie sollen nach den Anlegeplätzen beim Alsterthor, in der Hohenfelder Bucht, im Kuhmühlenteich oder im Langenzug gebracht werden. Manche Schute fährt zum Isebekkanal hinauf und weiter nach Eimsbüttel.

Die Fischkasten in der Bucht beim „Neuen Jungfernstieg" und der Esplanade sind besonders zur Weihnachtszeit mit fetten Karpfen gefüllt. In den Holsteiner und den Mecklenburger Seen sind sie herangewachsen. Hier werden sie aufbewahrt. Am Weihnachtsabend müssen viele tausend Stück ihr Leben lassen.

Zwei Badeanstalten hat die Alster aufzuweisen, eine in der Alsterlust, die andere bei Hohenfelde.

Wie die Außenalster wiederholt zu Ehren der Ruderer in festlichem Schmucke geprangt hat, so hat die Binnenalster Festen und Feuerwerken erhöhten Glanz verliehen, wenn unsere Stadt hohen Besuch bewirtete. 1895 hatte man auf eingerammten Pfählen ein Felseninselchen in der Binnenalster

errichtet für den Besuch des Kaisers und vieler deutscher Fürsten. Ein rechtes Fest für das ganze Hamburg muß ein Fest an der Alster und auf der Alster sein. Wie der Hamburger seine Mußestunden an der Alster zuzubringen liebt, so kehrt er gern in den schmucken Alsterpavillon ein, der den „Großen Bleichen" gegenüber auf Alstergrund errichtet ist. Hier gewährt uns eine Tasse Kaffee oder ein Glas Bier erhöhten Genuß.

Hamburg liegt an der Elbe, sagt der Binnenländer. Er denkt dabei an den großen Handel, die Seeschiffahrt und den Reichtum Hamburgs. „Mein Hamburg an der Alster!" spricht der Hamburger, wenn er der Schönheit unserer Stadt sich freut.

5.
Die Geschichte der Alster.

In alten Zeiten, als Hamburg noch sehr klein war, sah unsere Alster ganz anders aus als jetzt. Es hat wohl schon mancher Hamburger auf der Alster gerudert oder gesegelt, ohne zu wissen, daß da einstmals Gras und Schilf wuchsen, wo sein Boot jetzt durch die Wellen streicht. Die beiden Seen, die wir die Binnenalster und die Außenalster nennen, waren vor Jahrhunderten nicht vorhanden. Der Alsterfluß wand sich dort in vielen Krümmungen mühsam durch niedrige, sumpfige Wiesen. Kurz vor seiner Mündung in die Elbe teilte er sich in mehrere Arme. Ihren krummen Lauf erkennen wir noch jetzt in einigen Fleten.

Da wurde vor mehr als 700 Jahren in der Gegend, wo jetzt die Reichsbank an der „Großen Johannisstraße" steht, und wo das Flet unter der Straße hindurchgeht, eine Wassermühle erbaut. Das Wasser der Alster floß jedoch zu langsam; es konnte das große Mühlrad nicht geschwind genug herumdrehen, wenn es in seinem trägen Laufe unten gegen die Schaufeln des Rades stieß. Das Wasser mußte daher gestaut werden, damit es das Rad in halber Höhe träfe und seine Schaufelkasten füllte. Man schüttete deswegen in der Gegend des

jetzigen Burstahs einen Damm auf. Das Wasser der Alster stieg, trat über seine Ufer und bildete einen Mühlenteich, der das ganze Gebiet bedeckte, auf dem wir heute das Rathaus, die Börse, den Rathausmarkt, den Adolphsplatz, den „Alten Wall“, den „Neuen Wall“, die „Großen Bleichen“ und die Binnenalster finden.

Gegen das Jahr 1250 wurde ungefähr an der Stelle, wo jetzt der Alsterdamm mit der Bergstraße zusammenstößt, eine zweite Wassermühle gebaut. Sie hieß die Obermühle, während man die erste Mühle jetzt die Niedermühle nannte. Es mußte also auch ein zweiter Damm aufgeschüttet werden, um das Wasser für die Obermühle zu stauen oder zu reesen. Derselbe reichte quer durch die Alsterniederung, von der jetzigen Bergstraße zum Gänsemarkt; er wurde Reesendamm genannt. Der Name paßte um so besser, als die Mühle an einen Müller namens Reese verpachtet wurde. Das Alsterwasser überflutete nun auch die sumpfigen Wiesen, die zwischen Harvestehude und Uhlenhorst lagen. Jetzt gab es für die Untermühle einen kleineren, für die Obermühle einen sehr großen Mühlenteich, einen wahren See. Man nannte beide schlechtweg die Alster. Der Reesendamm wurde bald ein sehr beliebter Spazierweg der Hamburger Frauen und Jungfrauen, weswegen man ihn Jungfernstieg hieß. Die Bezeichnung Reesendamm dagegen ist auf die kurze Straße an der kleinen Alster übertragen worden.

Die Stauhöhe des Teiches für die Niedermühle wurde später verringert. Nun hielt der Reesendamm der Obermühle das Alsterwasser zurück, und wo jetzt die Straße „Große Bleichen“ sich hinzieht, entstanden niedrig gelegene Wiesen. Ihr Gras wurde auf der Anhöhe zu Heu getrocknet, wo wir die Straße „Heuberg“ finden. Die Wiesen dienten den Hamburgern lange Zeit als Bleichstätten, und die Straßenbenennungen „Große Bleichen“, „Hohe Bleichen“ und „Bleichenbrücke“ haben darin ihren Ursprung.

Als in Deutschland der große Religionskrieg, den wir den Dreißigjährigen Krieg nennen, seinen Anfang nahm, ließ Hamburg sich aus Besorgnis vor den Dänen einen neuen, sehr

starken Festungswall rings um die Stadt her aufführen. Von beiden Seiten griff der Wall in die Alster hinein. Dadurch wurde der See der Obermühle in ein größeres und ein kleineres Becken geteilt; es entstanden die Binnenalster und die Außenalster. Zwischen beiden blieb nur eine schmale Verbindung, über die man eine Brücke schlug, die natürlich den Namen Alsterbrücke erhielt. Das geschah im Jahre 1621.

Der Name Alsterbrücke mußte bald einer anderen Benennung weichen. Im Jahre 1651 wurde nahe bei der Brücke, in dem Bollwerk Didericus ein Pfandhaus oder ein Lombard gebaut, nach dem die Brücke die Lombardsbrücke geheißen wurde. Der sonderbare Name ist von dem deutschen Volke der Langobarden abzuleiten; er kam aber aus Italien zu uns. Der nördliche, fruchtbarste Teil dieses Landes war in alter Zeit von den Langobarden erobert und nach ihnen die Lombardei benannt worden. Zu der Zeit nun, als der deutsche Kaiser Friedrich Barbarossa lebte, gab es in der Lombardei große und sehr reiche Städte, die mit vielen deutschen Städten Handel trieben. Die Kaufleute der lombardischen Städte, die manchmal zu Handelsgeschäften plötzlich viel bares Geld gebrauchten, richteten Geschäfte ein, in denen sie jederzeit eine große Summe geliehen erhielten, wenn sie Kaufmannsgüter als Pfand stellten. Es waren Banken. Man hat in deutschen Handelsstädten die Einrichtung solcher Leihhäuser oder Banken den lombardischen Städten nachgemacht. Lombardgeschäfte nannte man sie.

Bald entstanden auch Leihhäuser, in welchen jedermann auf jedwedes wertvolle Pfand, als auf Uhren, Ringe, goldene und silberne Geräte, Kleider und dergleichen bares Geld erhalten konnte. Auch sie wurden Lombardgeschäfte genannt, und ein solches Leihhaus war es, das unserer Alsterbrücke den Namen Lombardsbrücke verschafft hat. Unsere jetzige Lombardsbrücke, die auf drei großen Bogen ruht und so breit ist, daß sie genug Raum hat für die viergeleisige Eisenbahn, die Straßenbahn, den Wagenverkehr und drei Fußgängersteige, wurde im Jahre 1868 aus Stein erbaut und im Jahre 1900 verbreitert.

Bei dem Feuer von 1842 brannten die beiden Wassermühlen mit ab und wurden nicht wieder aufgebaut. Die Alster hat später noch einmal eine Mühle getrieben; es war die Stadtwassermühle an der Poststraße. Derselben wurde das Wasser durch einen Kanal unter dem Jungfernstieg hindurch zugeleitet. Auch diese Mühle besteht nicht mehr. In dem Mühlengebäude ist jetzt das Elektrizitätswerk der inneren Stadt; das Wasser jedoch hat seinen Weg behalten.

Die Binnenalster hat noch mehr als die Außenalster sich



Jungfernstieg.

Änderungen ihrer Ufer müssen gefallen lassen. Sie ist ringsherum von Steinmauern eingefaßt worden. In den Jahren 1825 und 1826 wurde die Straße „Neuer Jungfernstieg" angelegt. Nach dem Brande von 1842 schüttete man mit dem abgeräumten Schutt einen Streifen des flachen Ufers an der Südostseite zu, baute eine Ufermauer, stellte die Straße „Alsterdamm" her und pflanzte in aufgetragene Gartenerde die Bäume, über deren Pracht wir uns jetzt freuen. Der Jungfernstieg endlich hat im Jahre 1900 eine wesentliche Verbreiterung erfahren. Er kann jetzt einen sehr großen Verkehr an Wagen und Fußgängern aufnehmen. Wiederum mußte die

Binnenalster sich einen schmalen Streifen ihrer Wasserfläche abschneiden lassen. Dafür sind aber der Jungfernstieg und seine Landungsanlagen für die Dampfboote jetzt sehr breit und schön.

Wir sprechen heute kaum noch davon, daß das Alsterflüßchen einst eine bedeutende Handelsstraße werden sollte, und doch ging man um das Jahr 1450, also vor 470 Jahren, allen Ernstes daran, die Beste und die Trave durch einen Kanal mit der Alster zu verbinden und so eine große Handelsstraße zwischen Hamburg und Lübeck zu schaffen. Durch eine Reihe von Schleusen, die man Kisten nannte, sollte das Wasser im ganzen Lauf der Alster aufgestaut werden, so daß das Flüßchen schiffbar würde für größere, flachgehende Handelsschiffe, welche die Kaufmannsgüter von Hamburg nach Lübeck und von dort zu uns bringen könnten. Der Kanal wurde gegraben, die Schleusen wurden gebaut; große Summen wurden ausgegeben, und im Jahre 1528 konnte man in Hamburg das erste Schiff, das auf der Alster Waren von Lübeck brachte, mit Hurrarufen begrüßen. Aber die Trave und die Beste sowohl als die Alster hatten zu wenig Wasser für eine große Handelsstraße. Das Wasser mußte von Schleuse zu Schleuse erst gesammelt werden, sonst konnten die Schiffe nicht schwimmen. Die Fahrt dauerte viel zu lange. Man benutzte sehr bald diesen so mühsam angelegten Wasserweg nicht mehr. Die Schleusen verfielen, und der Alsterfluß wird damals wohl für alle Zeit haben verzichten müssen auf die ihm zugedachte Ehre, eine große Handelsstraße zu sein.

6.

Stehende und fließende Gewässer.

Unsere Außenalster ist ein großer See, die Binnenalster ein kleiner See. Bei Eppendorf und Winterhude, bei Alsterdorf, Ohlsdorf und Fuhlsbüttel ist die Alster ein Fluß. Wann nennt man ein Wasser einen See und wann einen Fluß? Werfen wir bei Winterhude einen Stock in die Alster, so sehen wir, daß derselbe langsam nach Hamburg fortschwimmt.

Wer bewegt den Stock? Niemand; aber das Wasser bewegt sich langsam fort und nimmt den Stock mit. Bei Hamburg dagegen bleibt der in die Alster geworfene Stock an derselben Stelle liegen, weil hier das Wasser stillsteht. Nur wenn die Schleusen geöffnet werden, fließt das Wasser den Schleusen zu und führt auch den Stock dahin.

Bei Hamburg ist die Alster ein stehendes, bei Ohlsdorf und Eppendorf dagegen ein fließendes Gewässer. Auch der Ententeich im „Zoologischen Garten", der Mühlenteich bei Eppendorf und das Gewässerchen im Eimsbütteler Park sind stehende Gewässer. Ein so großes, stehendes Gewässer wie unsere Alster heißt ein See. Viele Hamburger kennen die holsteinischen Seen, den Eutiner See, den Plöner See, den Kellersee, den Diecksee, den Ugleisee. Ein kleines, stehendes Gewässer wird Teich genannt. Mehrere Teiche stehen mit der Außenalster in Verbindung, nämlich die Hohenfelder Bucht, der Kuhmühlenteich bei der St.-Gertruden-Kirche, das Bassin an der „Schönen Aussicht", gewöhnlich Feenteich genannt. Noch kleiner als der Teich ist der Pfuhl, und wenn es tüchtig geregnet hat, so sehen wir auf Feldern und Wiesen, manchmal sogar in Straßen und auf Plätzen eine ganze Zahl von Pfützen.

Wie die Alster bei Eppendorf und Ohlsdorf ein fließendes Gewässer ist, so sind auch die Elbe, die Bille, die Wandse, der Osterbek, der Tarpenbek fließende Gewässer. Woher kommen diese Gewässer und wie konnten sie entstehen? Das ist zwar weitläufig zu erklären, aber doch kann jedes Hamburger Kind leicht einmal an den Ursprung eines fließenden Wassers kommen, eines toten und eines lebendigen Baches. Der tote Bach ist der Isebek, der lebendige ist die Collau.

Zwischen der Kieler Bahn und den Altonaer Kirchhöfen sowie in den Langenfelder Wiesen zwischen der Kieler Bahn und der Pinneberger Chaussee quillt hier und da Wasser aus der Erde. Es sammelt sich in kleinen Abzugsgräben, fließt in größeren Gräben zusammen und bildet einige Fließe. Diese Gräben und Fließe waren die Quellbäche des Isebeks. Sie ergossen ihr Wasser in den Diebsteich, aus dem der Isebek

als richtiges Flüßchen heraustrat, das seinen Lauf durch Eimsbüttel zur Alster nahm. Das Bett des Isebeks ist noch vorhanden und leicht erkennbar von der Pinneberger Chaussee bis zum Isebekkanal. Der Diebsteich jedoch ist zugeschüttet worden. Auf seinem Grunde steht der Luna-Park, und das Wasser der Isebekquellen muß jetzt das Altonaer Siel spülen.

Nicht schwerer wird es uns, an den Ursprung der Collau zu kommen. Gehen wir von Lokstedt nach Niendorf, so überschreiten wir die Collau kurz vor ihrer Mündung in den Tarpenbek. Wenn wir unsern Weg bis Schnelsen fortsetzen, so führt uns die Chaussee zum zweitenmal über die Collau. Hier sind wir ihrer Quelle nahe. In der Schnelsener Aue, nicht weit von der Chaussee ist es, wo ein paar Abzugsgräben ihr Wasser zu einem Bach vereinigen. Von hier an führt das Gewässerchen den Namen Collau. Das Wasser der Gräben ist Abflußwasser aus dem Ohemoor und aus den feuchten Wiesen, die zwischen Schnelsen, dem Ohemoor und Niendorf liegen. Der kleine Bach erhält nun in der Niederung, durch die er seinen Weg nimmt, noch das Wasser aus einer Anzahl von kleineren und größeren Abzugsgräben. Sie verstärken ihn; sie sind seine Zuflüsse. Er fließt um Niendorf und das Niendorfer Gehölz herum, als wollte er das Niendorfer Gebiet scheiden von Schnelsen, Eidelstedt, Stellingen und Lokstedt.

Die Elbe, die bei Hamburg so tief und breit ist und eine so große Wassermenge zum Meere führt, hat einen ähnlichen, kleinen Ursprung. Fern, fern von hier, zwischen den Ländern Schlesien und Böhmen ist ein hohes Gebirge, welches den Namen Riesengebirge hat. Fast ganz auf der Höhe desselben sickert auf einer schrägen Fläche an vielen Stellen das Wasser zwischen Steinen und Grasstauden hervor, sammelt sich in unzähligen kleinen Rinnen und fließt murmelnd und plätschernd talwärts fort. Elbwiese wird jene Fläche genannt. Die vielen kleinen Wasserläufe übergeben ihr Wasser einigen Fließen, und diese vereinigen sich zu einem Bach, der brausend und schäumend über Stock und Stein springt, durch tiefe Schluchten und dunkle Wälder seiner Geburtsstätte entflieht, immer talwärts

forthaftet, selbst noch nicht wissend, wohin er will. Dieser Bach heißt Elbe. Stellenweise fließt er von so steilen Höhen herunter, daß es ziemlich so ist, als fiele sein Wasser herab, weshalb man sagt, die Elbe habe dort ein starkes Gefälle. Einem mutwilligen Knaben gleicht der Bach in jenem fernen Lande. Bald aber wächst der Knabe auf seiner Wanderung zum Jüngling heran. Andere Bäche mit verschiedenen Namen führen ihr Wasser dem Elbbache zu und helfen ihm, sein Bett breiter und tiefer auszuwühlen. So wird der Bach ein Fluß. Mit dem Flusse vereinigen sich viele andere Flüsse, die er gern in sein Bett aufnimmt. Er wächst und wächst, wird immer breiter und tiefer. Der Jüngling erstarkt zum kraftvollen Manne, der mit immer bedächtigeren Schritten an großen Städten vorbeiwandert, schwere Lasten für die Kaufleute dieser Städte auf seinem breiten Rücken tragend. Ein Strom ist der Fluß geworden. Als breiter und tiefer Strom fließt die Elbe an Hamburg vorbei, hier schon so stark, daß sie von den größten Seeschiffen befahren wird.

Ein sehr großes, fließendes Gewässer nennen wir Strom, ein kleineres, wie die Alster und Bille es sind, heißt Fluß, und die noch kleineren, Wandse oder Eilbek, Osterbek, Tarpenbek und Isebek, sind nur Bäche. Das Wort Bek ist nur das plattdeutsche Wort für Bach. Oft genug wird ein Damm quer durch den Bach geschüttet. Dann muß sein Wasser einen Teich bilden und eine Mühle, ein Sägewerk, ein Hammerwerk und dergleichen treiben, so wie das Wasser des Tarpenbeks lange Jahre gezwungen wurde, die Räder der Eppendorfer Mühle zu drehen, und wie einst die Alster in Hamburg Mühlen treiben mußte. Früher gab es bei Hamburg noch andere Bäche, die versiegten, als der Wald an ihren Quellen niedergeschlagen oder als ihr Wasser vom Siel aufgenommen wurde. Die Stadtteile Eilbeck und Barmbeck, die Stadt Wandsbek und die Dörfer Flottbek, Steinbek, Schiffbek, Schmalenbeck und andere sind nach Bächen benannt worden, die entweder noch jetzt vorhanden sind oder ehemals vorhanden waren.

Als ob ein großes, weitmaschiges Netz über das Land geworfen wäre, so verzweigt sieht die Alster mit all ihren

Zuflüssen, den Bächen, Bächlein, Fließen und Quellen aus; daher nennen wir auch diese ganze Schar fließender Gewässer und Gewässerchen das Flußnetz der Alster. Das Land, das sie durchfließen, und dessen Wasser sie aufnehmen und fortführen, ist das Flußgebiet der Alster.

Wie der Eilbek oder Wandsebek, der Osterbek, der Tarpenbek und Isebek in die Alster münden, teils in den Fluß, teils in den See Alster, so ergießen sich die Alster und die Bille in die Elbe. Sie sind daher Nebenflüsse der Elbe, und ihr Flußgebiet gehört samt dem Gebiet vieler anderer Nebenflüsse unseres Stromes zum Stromgebiet der Elbe.

Unser Strom und unsere Flüsse und Bäche fließen ruhig und langsam, weil sie durch ebenes Land laufen. Die ganze Umgegend Hamburgs ist eine Ebene, und das Wasser hat hier nur geringes Gefälle. Die Mündungen unserer Hamburger Flüsse und Bäche sind durch Menschenhand sehr verändert worden. Man hat das letzte Stück ihres Laufes in gerader Richtung breiter und tiefer ausgegraben und mit höheren und festeren Ufern versehen. Aus den natürlichen Wasserstraßen wurden künstliche. Man nennt dieselben Kanäle und sagt, diese Flüsse und Bäche seien an der Mündung kanalisiert worden.

Seit undenklichen Zeiten fließen die Quellen der Elbe und anderer Flüsse, und doch haben sie noch immer Wasser; ja, sie sind wohl nicht einmal schwächer geworden, als sie ehemals waren. Immer kommt das Wasser von den Bergen herab ins Tal. Wie kommt es dort hinauf? Das geht folgendermaßen zu: Die Ströme und Flüsse schütten ihr Wasser ins Meer. Dieses wird aber doch niemals voller, als es ist. Ähnlich wie in dem Kochtopfe auf dem Herde durch die Hitze Wasser in Dampf oder Dunst verwandelt wird, der zur Decke emporsteigt und manchmal die ganze Küche füllt, so verwandelt auch die Wärme der Sonnenstrahlen täglich einen Teil des Meerwassers in Dampf. Dieser steigt hoch in die Luft hinauf. Dort macht ein kühler Wind Millionen von Wasserbläschen aus dem Dampf. Dieselben ziehen als Wolken über Länder, Wälder und Gebirge hin und fallen als Regen, Schnee und Hagel auf die Erde

herab. Der Regen und das Wasser aus dem geschmolzenen Schnee und Hagel sinkt in die Erde und kommt als Quelle wieder ans Tageslicht. So wandert das Wasser stetig in Bächen, Flüssen und Strömen von den Bergen zum Meere und nimmt von diesem seinen Weg durch die Luft wieder zu den Bergen zurück, um von neuem seine Wanderung zu beginnen. So geht es schon länger, als Menschen denken können, und so wird es auch in Zukunft gehen.

7.

Schleusen und Flete.

Wenn wir heute dem Alsterwasser alle Hindernisse aus dem Wege räumten, die seinen Lauf innerhalb unserer Stadt hemmen, so würde es sich schäumend in die Flete stürzen und zur Elbe eilen. Dann würde auch der Alstergrund da wieder sichtbar werden, wo vor Jahrhunderten sumpfige Wiesen waren. Aber die Wehre sind stark und fest aus Eisen und Stein erbaut. Das Wasser des Flüßchens ist ohnmächtig dagegen und muß geduldig auf die Gelegenheiten warten, bis man es seines Weges ziehen läßt. Nun wollen aber Schuten, Ewer, Ruder- und Segelboote von der Alster zur Elbe und von der Elbe zur Alster. Darum erbaute man Wehre von eigentümlicher Art. Es sind die Schleusen. Kisten hat man sie genannt, und als Kastenschleusen bezeichnen wir sie zuweilen auch heutigentags. Die bekannteste unserer Schleusen ist die Doppelschleuse unter der Schleusenbrücke, zwischen der kleinen Alster und dem Flet. Hier werden jährlich etwa vierzigtausend Fahrzeuge durchgeschleust.

Eine leere Kohlenschute und ein besetztes Ruderboot möchten aus der Alster zur Elbe fahren. Sie halten vor dem mit Zement gemauerten Kasten. Er ist leer; und die eisernen Tore sind geschlossen. Die Tore sind so gestellt, daß sie sich nur nach der Alsterseite hin öffnen lassen. Das Wasser steht in der Alster ungefähr zwei Meter höher als im Flet und in der Schleusenkammer. Es drückt mit großer Kraft gegen das obere Schleusentor. Da kommt der Schleusenwärter. Er windet

eine Schiebetür im Tore hoch. Das Alsterwasser stürzt rauschend in die Kammer. Endlich ist sie ganz voll. Nun lassen sich die beiden Torflügel leicht öffnen. Schute und Boot fahren in die Kammer. Jetzt wird das obere Tor geschlossen; im unteren dagegen wird eine Schiebetür hochgewunden. Das Wasser läuft mit Gebrause ins Flet. Schute und Boot sinken mit dem Wasser in der Kammer. Nun stehen sie mit dem Flet gleich. Das Wasser drückt nicht mehr gegen das untere Tor. Die beiden Torflügel werden aufgetan, und Boot und



Schleusenbrücke.

Schute fahren davon. Vom Flet eilen andere Fahrzeuge zur Schleusenkammer, um sich in derselben emporheben zu lassen.

Die zweite Schleusenkammer hat an der unteren Seite ebenfalls ein Stautor, oberhalb aber eine bewegliche Klappe, die sich ganz umlegen läßt. Das Durchschleusen ist ein fesselndes Schauspiel; häufig stehen Leute auf der Schleusenbrücke, um zuzusehen. Wer es noch nicht kennt, der sollte bei ehester Gelegenheit der Schleuse einen Besuch machen.

Ein Teil unserer Flete ist vorwiegend mit Alsterwasser gefüllt, während andere Flete nur Elbwasser haben. Sie sind frühere Flußarme. Man hat Kanäle aus ihnen gemacht und Wohnhäuser und Lagerhäuser auf ihren Ufern, dicht am Wasser erbaut.

Schön sehen die Flete für manchen nicht aus; aber doch haben Hamburger Maler schon öfters ein Flet mit allem, was dazu gehört, gemalt. Man kann auch nicht bei jedem Dinge nur auf die Schönheit sehen. Hamburgs Flete sind ganz außerordentlich nützliche und wichtige Verkehrsstraßen. Wer dem Treiben und Arbeiten in den Fleten zugesehen hat, der wird seine Nase nicht mehr in Hochmut und Verachtung rümpfen ob dem schmutzig gelben Wasser und den altertümlichen Häusern, die dastehen, als wären sie aus dem Wasser herausgewachsen. Diese Häuser sind Speicher. In ihnen lagern in vier, fünf



Flet.

Stockwerken übereinander Kaufmannsgüter aus aller Herren Ländern. Es macht eine ungeheure Summe Geldes, was alle diese Waren zusammengenommen wert sind. Der Preis der lagernden Waren würde uns schon die gebührende Hochachtung abnötigen, wenn wir geneigt wären, dieselbe den Fleten und ihren Speichern zu versagen. Laßt uns doch, wenn zwei oder drei Speicher abgebrannt sind, einmal in der Zeitung lesen, was darin war. Es lagerten daselbst, so meldet das Blatt, 160 Ballen Tierhaare, 50 Kolli Drahtstifte, 4137 Sack Baumwollensaatmehl, 50 Sack Chlorkalium, 60 Tons Düngesalz, 1315 Tons Steinnüsse, 1200 Sack Kristallzucker, 50 Fässer Schmieröl, 50 Faß Rum, 10 Ballen Korke, 50 Ballen Papiermaché, 20 Körbe Champagner,

52 Tons Schmirgel, 188 Ballen Schaffelle, 8 Schleifsteine, 18 Kisten Pflaumen, 153 Bund Säcke. So geht die Aufzählung weiter fort. Das Feuer hat Waren im Werte von nahezu 2 Millionen Mark vernichtet; so lautet der Bericht. Das hätte manch einer den paar alten Speichern nicht angesehen, die das Feuer verzehrt hat.

Auf Schuten werden die Waren zu den Speichern und von diesen an die Schiffe gefahren. Dort bringt gerade ein Ewerführer eine schwer beladene Schute daher. Es ist kein geringes Stück Arbeit für den Mann, dieselbe vorwärts zu steuern. Bald greift er mit dem Haken seines Stakens hinter einen Vorsprung am Bollwerk und zieht aus Leibeskräften, bald setzt er ihn auf den Grund des Fletes, stemmt die Schulter gegen das obere Ende und schiebt, vornüber gebeugt, mit ganzer Kraft, langsam auf dem Rande der Schute einen Fuß vor den anderen setzend. Jetzt eilt er in großen Sprüngen nach vorn, um rechtzeitig einer entgegenkommenden Schute auszuweichen, und jetzt wieder drückt er die geduldige und langsame Schildkröte mit aller Gewalt nach rechts, damit sie sich den Kopf nicht an der Mauer stoße. Der Mann schwitzt, daß ihm die hellen Schweißtropfen über die Stirn laufen. Er läßt sie getrost ins Wasser fallen. Der Ewerführer muß ein echtes Hamburger Kind und am Hafen aufgewachsen sein, sonst eignet er sich schwerlich die Kraft und Geschicklichkeit an, eine Schute ordentlich durch die Flete zu führen. Endlich ist er am Ziel. Die Schute hält am Speicher. Ein Ruf; im dritten Stockwerk wird eine Tür weggezogen; ein großes, schwarzes Loch wird sichtbar. Zwei Quartiersleute treten in ihren schwarzen, glänzenden, kurzen Jacken dicht an den Rand und gucken in die Tiefe hinab. Ein Gruß und einige freundliche Worte in derbem Plattdeutsch tönen herunter und hinauf. Schon kommt eine andere Schute herbei und legt sich neben die erste. Sie trägt eine kleine Dampfmaschine. Ein Seil wird über die Rolle gelegt, die hoch oben an einem hervorstehenden Balken sitzt. Jetzt beginnt das Abladen. Die Ballen werden einer nach dem andern angehakt; die Dampfmaschine

windet sie hinauf, und die Quartiersleute ziehen sie in den Speicher, wo sie aufgepackt oder verstaut werden. Freilich wird das Hinaufziehen der Ballen an manchen Speichern noch ohne die Hilfe der Dampfkraft vollbracht. Dann ist die Arbeit viel beschwerlicher.

So ist es heute in den Fleten; ganz ähnlich war's vor hundert Jahren und vor zweihundert Jahren auch. Lenke deinen Spaziergang über den Hopfenmarkt zur Reimersbrücke und sieh dort zu, welche Beziehungen die alten Speicher der Katharinenstraße und des Grimms zu dem Flete unterhalten. Es wird ein segensreiches Stündchen sein, das du auf den Brücken und in den Straßen der alten, geschäftigen Handelsstadt bei Fleten und Speichern verlebst. Geh nur erst einmal hin, so weiß ich, daß man dich zum zweitenmal dort findet!

Die Flete haben sich stets großer Fürsorge seitens der Stadtverwaltung zu erfreuen gehabt. In früherer Zeit war es die Aufgabe der beiden jüngsten Senatoren, die nötigen Veranstaltungen zu treffen, damit die Flete die gehörige Tiefe hätten und rein gehalten würden. Trotz aller Verbote wurden aber doch von den Anwohnern allerlei Gegenstände, deren sie sich zu entledigen wünschten, in die Flete geworfen. Das hatte zur Folge, daß eine Zahl von Lumpensammlern zur Ebbezeit, wenn die Flete ganz oder teilweise trocken waren; dieselben sorgfältig nach solchen Dingen durchsuchte, die sie irgendwie glaubten gebrauchen oder verkaufen zu können. Sie wurden allgemein die Fletenkieker genannt. Jetzt verhindert die Polizei durch Ordnungsstrafen die Verunreinigung der Flete mehr als jemals zuvor, – und die Gesellschaft der Fletenkieker ist verschwunden.

Auch die zahlreichen Brauereien, die vor langen Zeiten in Hamburg bestanden, pflegten ihre Abfälle in die Flete zu schütten, aus denen die Treber in die Elbe gespült wurden. Sie waren den Fischen eine sehr erwünschte Nahrung. Deswegen wurden dieselben in der Unterelbe immer zahlreicher. Man erzählt sich, daß besonders der wohlschmeckende Lachs sich in großen Scharen einfand. Er ging dem Zufluß der Nahrung

nach und kam bis in unsere Flete. Jedermann konnte damals die fetten Lachse in den Fleten ebenso wie in der Elbe fangen. Lachs wurde hier eine so alltägliche Speise, daß die Hamburger Dienstmädchen, Knechte und Gesellen sich bitter darüber beklagten, wie es ihnen bei ihren Herrschaften doch gar so traurig erginge, daß sie fast täglich Lachs essen müßten. Sie stellten bei künftigen Vermietungen die Bedingung, daß sie sich nicht öfter als zweimal wöchentlich mit dieser Speise behelfen müßten. — Heute ist die Zahl der Brauereien kleiner; die Treber werden als Viehfutter verwandt; die Flete sehen säuberlicher aus; aber auch die fetten Lachse sind verschwunden. Die häßliche Ratte ist die Bewohnerin der Flete geworden. Niemand wird sich jetzt zu beklagen haben, daß er zu viel Lachs essen müsse.

8.

Das Rathaus.

Der große Platz, an dem unser Rathaus steht, hat den Namen Rathausmarkt erhalten, obwohl niemals ein Markt dort abgehalten worden ist. Er trägt in seiner Mitte das Kaiserdenkmal. Eine Seite ist für den Wagenverkehr, die andere für die Straßenbahnen bestimmt. Infolge seiner Größe läßt er unser Rathaus recht zur Geltung kommen. Dasselbe steht an Schönheit und Pracht allen Gebäuden unserer Stadt voran.

Es gibt in ganz Deutschland keine Stadt, die ein großartigeres Rathaus hätte als Hamburg. Auch Berlin, die Hauptstadt und größte Stadt des Reiches, steht darin hinter Hamburg zurück. Drei Seiten des mächtigen Baues liegen frei, während die vierte durch die Börse verdeckt ist. Die lange Vorderseite, die sich dem Rathausmarkte zukehrt, ist prächtig und hoheitsvoll zugleich. In ihrer Mitte, über dem Haupteingange erhebt sich der 112 Meter hohe, schmuckreiche Turm, auf dessen Spitze der vergoldete Reichsadler schwebt. Die beiden Giebelseiten, die am „Alten Wall“ und an der „Großen Johannisstraße“ stehen, machen den Eindruck des Gewaltigen und außerordentlich Schönen.

Das Rathaus ist durch zwei Flügelbauten mit der Börse verbunden. So entstand zwischen den beiden Bauwerken ein Hof, dessen Zugänge von vier in Stein gemeißelten Löwen bewacht werden, je zwei an jedem Tore. Den Rathaushof ziert ein herrlicher Brunnen. Es ist unmöglich, sich für diesen Platz einen besseren und geeigneteren Schmuck auszudenken. Hamburg ist ja die große Seehandelsstadt. Ihre beiden ersten Gebäude sind das Rathaus und die Börse. Zwischen denselben



Rathaus.

kann nur ein Denkmal stehen, das sich auf das Wasser bezieht. Es muß die Bedeutung des Wassers für den Menschen, besonders aber für uns Hamburger darstellen. Sechs Bronzefiguren sehen wir am Fuße des Beckens. Sie bedeuten: die Schiffahrt, die Fischerei, die bewegende Kraft, das unentbehrliche Nahrungsmittel, das Vergnügen des Ruderns und die Erquickung durch das Bad. Unter den heilbringenden Kräften des Wassers aber überragt eine Wirkung alle anderen. Der vornehmste Segen des Wassers besteht darin, daß reines, klares Trinkwasser die Quelle der menschlichen Gesundheit ist. Aus

diesem Grunde ist der Brunnen mit der anmutigen und hehren Gestalt der Gesundheitsgöttin gekrönt. Mit der erhobenen rechten Hand bietet sie eine Schale dar, die von kristallhellem Wasser überströmt. Sie ermuntert den Beschauer zu reichlichem Genuß des besten aller Getränke. Mit der ausgestreckten linken Hand wehrt sie den Angriffen des Lindwurms, welcher Krankheit und Siechtum bedeutet.



Brunnen im Rathaushof.

Das Rathaus sollte ein sehr schwerer Steinbau werden. Der Untergrund des erwählten Platzes aber wurde stellenweise als weich und moorig befunden. Es mußte daher zuerst ein fester, sicherer Baugrund geschaffen werden, der eine so ungeheure Last für alle Zeiten zu tragen vermochte. 4000 Pfähle hat man durch Dampframmen senkrecht in die Erde geschlagen. Es sind Baumstämme von 12 bis 16 Metern Höhe. Das ist so hoch wie das Erdgeschoß, das erste und das zweite Obergeschoß eines Wohnhauses zusammen. Auf den Pfählen ruht eine Betonschicht von 1 Meter Dicke und darauf das Fundament des Hauses. Es ist aus mächtigen Granitblöcken zusammengelegt.

Die Außenwände wurden aus Sandsteinblöcken gefügt, die man aus der Ferne herbeischaffen und auf dem Heiligengeistfelde zurechthauen ließ. 20 Standbilder von Kaisern des alten deutschen Reiches zieren die Hauptseite des Baues. Sie sind in Bronze gegossen und sollen dem Beschauer sagen, daß Hamburg schon in alter Zeit sich seiner Zugehörigkeit zum

deutschen Reiche freute. Die Ehrenplätze unter den Kaisern haben Karl der Große und der alte Barbarossa erhalten. Sie stehen zu beiden Seiten des Haupteinganges, über welchem die Turmlaube mit dem Bilde unserer Stadtgöttin, der Hammonia ist. Diese beiden Kaiser haben die größte Bedeutung für Hamburg. Karl der Große ist der Gründer unserer Stadt, und der alte Barbarossa hat ihr den ersten Freibrief ausgestellt.

In der Höhe des Daches stehen über den Ecken des Gebäudes die Schutzheiligen unserer fünf Hauptkirchen, Petrus, Nikolaus, Jakobus, der Erzengel Michael und die heilige Katharina. Auch die Schützer der beiden früheren Vorstädte, der jetzigen Stadtteile St. Georg und St. Pauli, schauen auf uns herab, und ebenso die Heiligen, denen die beiden früheren Hamburger Klöster geweiht waren. Wir finden dort also auch den heiligen Ritter Georg, den Apostel Paulus, die heilige Maria Magdalena und den Täufer Johannes.

Ritter mit Wappenschildern der alten hanseatischen Kontore in fremden Ländern, Standbilder von Fürsten und Bischöfen, die von besonderer Bedeutung für Hamburg waren, sinnbildliche Figuren und farbige Wappen wichtiger Hansestädte und hamburgischer Familien sind zu reichem Schmuck an den Außenseiten des Hauses verwandt worden.

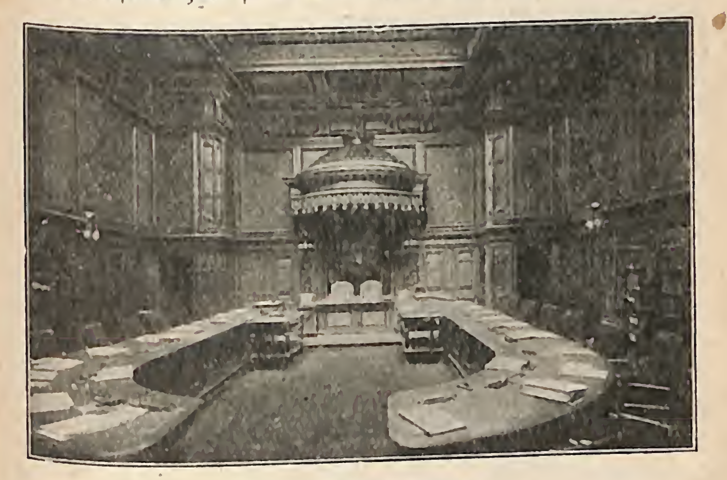
Welchen Zwecken das Rathaus dienen soll, darauf weist sowohl sein Name hin, als auch der lateinische Spruch über dem Haupteingange. Der Spruch stand in alten Zeiten über dem Deichtore und ist in deutscher Sprache am Kugeldenkmale auf dem Gertrudenkirchhof zu lesen. Er heißt:

„Freiheit haben dir, Hamburg,
Die Väter errungen;
Würdig wahre sie dir
Bis auf das spät'ste Geschlecht."

Das Rathaus dient in erster Reihe den Beratungen des Senats und der Bürgerschaft. Diese beiden Körperschaften geben unserem Freistaate die Gesetze und leiten seine Verwaltung. 160 auserwählte Männer beraten in der Bürgerschaft über unser Wohl und 18 Senatoren im Senate. Der Senat hat

die höchste Gewalt in Hamburg, wie in anderen Staaten der König oder der Herzog. Die 18 Senatoren erwählen zwei Mitglieder des Senats zu Bürgermeistern, zum 1. und zum 2. Bürgermeister, und jedes Hamburger Kind muß wissen, daß der Bürgermeister der erste unter den Männern des Staates Hamburg ist.

Das Hauptgeschoß unseres Rathauses ist das erste Obergeschoß. Drei Gruppen von Sälen und Zimmern unterscheiden wir in demselben; es sind die Senatsräume, die Bürgerschafts-



Sitzungssaal des Senats.

räume und die Festsäle. Die Geschäftsräume des Senates liegen am „Alten Wall", diejenigen der Bürgerschaft an der „Großen Johannisstraße", und die Festsäle befinden sich zwischen beiden. Zum Sitzungssaal für die Beratungen der Bürgerschaft gehören die Fraktionssäle, die Kanzlei, die Ausschußzimmer, das Zimmer des Präsidenten, der Erfrischungsraum usw. Ihre Einrichtung macht in jeder Hinsicht den Eindruck des außerordentlich Gediegenen.

Der Sitzungssaal des Senats wird Ratsstube genannt. Die Ratsstube, das Bürgermeisteramtszimmer, die Ratslaube usw. sind reich, ja prächtig ausgestattet.

In vollem Maße ist Schmuck und Glanz in den Festsälen entfaltet. Unter ihnen stehen der großartige Rathaussaal und der herrliche Kaisersaal voran. Die schönen Wandgemälde des Rathaussaales zeigen die Entwicklung Hamburgs von seinem Ursprunge bis zu seiner heutigen Größe. Manch Fürstenschloß wird an Pracht und Herrlichkeit von unserem Rathaus übertroffen. Wenn Hamburg hohen Besuch erhält, so kann es denselben mit Stolz in den stattlichen Sälen seines Rathauses bewirten. Wiederholt ist in diesen Festräumen unser Kaiser Hamburgs Gast gewesen.

Das Erdgeschoß dient der Finanzverwaltung unseres Staates. Im zweiten Obergeschoß sind die Verwaltungsräume für Handel, Schiffahrt und Gewerbe. Im Dachgeschoß befinden sich die Aktenräume, und den größten Teil des Kellergeschosses nimmt der Ratsweinkeller ein.

Der Ratskeller besteht aus vier Sälen. Dieselben sind der Grundsteinkeller, die Bunte Kuh, der Rosenkranz und der Remter oder Speisesaal. Derjenige Saal, der „Bunte Kuh" benannt ist, hat seinen Namen nach dem dort hängenden kleinen Schiffe. Dasselbe ist eine Nachbildung eines früheren Hamburger Schiffes, das „Bunte Kuh" genannt wurde. Welche Bedeutung dieses Schiff für Hamburg hatte, das wollen wir später sehen.

Länger als zehn Jahre hindurch ist an unserm Rathause gebaut worden, ehe es ganz fertig wurde. Seit 1842 hatte Hamburg kein Rathaus. Der Senat und die Bürgerschaft mußten sich 55 Jahre lang mit anderen Räumen behelfen. Die Geschäftsräume des Senats waren in dem früheren Waisenhause in der Admiralitätstraße und diejenigen der Bürgerschaft in dem „Patriotischen Gebäude" an der Trostbrücke. Das alte Hamburger Ratshaus hat nicht auf dem Rathausmarkt gestanden, sondern hatte seinen Platz an der Stelle, wo jetzt das Gebäude der „Patriotischen Gesellschaft" steht. Es ist bei dem großen Brande vom Jahre 1842 vernichtet worden. Gegen 600 Jahre hatte das Rathaus seinen Platz an der Trostbrücke gehabt. Bei dem Wiederaufbau der Stadt nach dem großen Brande ließ man den Platz für das jetzige Rathaus frei.

Am 6. Mai 1886, am Jahrestage des großen Brandes, erfolgte die feierliche Grundsteinlegung. Daran beteiligten sich der Senat, die Bürgerschaft, alle Gewerkvereine, die Schulen und eine ungeheure Zahl der Bewohner Hamburgs. Am 50jährigen Gedenktage des großen Brandes, den 6. Mai 1892, fand das Richtfest und den 26. Oktober 1897 endlich die feierliche Einweihung unseres neuen Rathauses statt.

Der Weihetag war ein Tag freudiger Erregung in ganz Hamburg. Jetzt endlich war die letzte Lücke gefüllt, die seit dem großen Brande von 1842 immer noch geblieben war. Jedem Hamburger schlug das Herz höher, und jedweder wünschte an diesem Tage sehnlichst, daß alle Pläne und Beschlüsse, welche die Häupter und Väter unserer Stadt in den Mauern des neuen Rathauses fassen, Hamburg zum Wohlergehen gereichen möchten.

9.

Die Seeräuber und die „Bunte Kuh".

Der eine von den vier Sälen unseres Rathauskellers heißt die „Bunte Kuh". Unter seiner Decke hängt ein kleines Segelschiff, das einem berühmten Hamburger Schiffe aus früherer Zeit nachgebildet worden ist. Dieses Schiff hatte sich im Kampfe gegen die Seeräuber vor allen anderen Schiffen hervorgetan. Jeder Besucher des Ratsweinkellers soll nun an den Mut und die Tapferkeit früherer Hamburger Bürger erinnert werden, aber auch an die Gefahren, die einst Hamburgs Handel bedrohten.

Vor 500 Jahren wurden die nordischen Meere durch Schwärme von Seeräubern unsicher gemacht. Diese Unholde werden oft Vitalienbrüder genannt. Sie sind auf folgende Weise zu dem absonderlichen Namen gekommen: Die Königin Margarete von Dänemark führte einen großen Krieg gegen den Schwedenkönig, besiegte ihn und belagerte seine Hauptstadt

Stockholm. Alle Zufuhr von Lebensmitteln schnitt sie der Stadt ab, so daß bald große Not daselbst entstand. Da tat sich eine Zahl kühner Seefahrer zusammen und führte der bedrängten Stadt für schweres Geld Lebensmittel zu. Bei ihren wiederholten Fahrten gerieten sie mit dänischen Schiffen in Kampf, siegten aber und machten Beute. Nun mehrte sich ihre Zahl sehr schnell. Da sie Stockholm mit Lebensmitteln oder Viktualien versorgten und im Kampfe gegen die Dänen brüderlich zusammenhielten, so nannte man sie Viktualienbrüder oder Vitalienbrüder. Sie griffen bald nach ihren ersten Siegen die dänische Küste an, fügten den Dänen Schaden zu, wo und wie sie nur konnten, und wurden von Tag zu Tag mächtiger. Ihr Beutemachen setzten sie auch nach dem Kriege fort, lauerten den Handelsschiffen aller Art auf und nahmen Schiff und Ware weg. Die Küsten Dänemarks, Norwegens, Schwedens, Deutschlands hatten viel von ihnen zu leiden. Schon waren sie so mächtig geworden, daß sie Burgen eroberten, Städte überfielen und Staaten zwangen, Verträge mit ihnen zu schließen.

Als es durch große Anstrengungen gelang, die schlimmen Gesellen aus der Ostsee zu verdrängen, wandten sie sich ganz der Nordsee zu und trieben hier ihr Wesen um so ärger. Klaus Störtebeker und Godeke Michels, das soll heißen Gottfried Michaelsen, waren die beiden tollkühnen Hauptleute der Piraten und der Schrecken aller Kaufleute, Schiffer und Küstenbewohner. Störtebeker war sehr groß und stark. Er konnte unmenschlich viel Wein trinken, ohne daß es ihm schadete. Er hatte, wie man erzählt, einen Becher von ungewöhnlicher Größe. Den Becher ließ er sich bei festlichen Gelagen bis zum Rande füllen und stürzte ihn hinunter ohne abzusetzen. Von diesem Gebrauche hieß er nur noch der Becherstürzer oder Störtebeker. Wer gern wissen möchte, wie Störtebekers Becher aussah, der gehe zum Hause der „Kasse von Achten", einem alten Hamburger Schifferwitwenhause am Schartor. Dort wird ein Stürzebecher aufbewahrt und gezeigt. Die Hamburger Bäckerinnung hat ihn im Jahre 1401 gestiftet. Der große Becher ist mit Abbildungen von Schiffen jener Zeit reich verziert und ist ein

hübsches Erinnerungsstück an die schlimme Zeit der großen Seeräuber.

Störtebeker und Michels hatten sich fester Burgen an der Nordsee bemächtigt, wohin sie ihren Raub brachten, und woselbst sie gefangene Kaufleute festhielten, bis ein hohes Lösegeld gezahlt wurde. Von wem kein Loskauf zu erwarten war, mit dem wurden keine Umstände gemacht. Man warf ihn über Bord und überließ ihn dem Meere. Manchem Hamburger Kaufmann haben sie die Börse erleichtert, manchen Hamburger Seemann ins Wasser geworfen und manches Hamburger Schiff davongeführt. Dabei hielten es die Seeleute der aufgegriffenen Schiffe meist für einen unnützen Versuch, sich gegen den schlimmen Störtebeker und Michels zu wehren. Beide galten ihnen für unverwundbar, weil es ihnen gelungen war, aus Spanien Bilder des heiligen Vincent zu rauben, die sie auf der bloßen Brust trugen. Sie wurden darum auch die Vincentbrüder genannt. Die beiden Männer waren aber sehr stark und gewandt und schlugen jedweden zu Boden, der sich zur Wehr setzen wollte. Störtebeker besaß so unmenschliche Kraft, daß er eine eiserne Kette zerriß, als wäre sie Bindfaden.

Es wurde in Hamburg bekannt, daß Störtebeker die Insel Helgoland genommen habe und nun mit seinen Schiffen vor der Elbmündung den Englandfahrern auflauere, die von Hamburg kommen würden. Da rüsteten die Hamburger schnell eine Kriegsflotte und ließen dieselbe gegen die Seeräuber auslaufen. Unter den Hamburger Schiffen war eins, das größer und schöner war als alle anderen. Sein Bugspriet zeigte eine Kuh mit starken Hörnern, die schön aus Holz geschnitzt und bunt mit Farben bemalt war. Das Schiff hieß darum die „Bunte Kuh". Es gehörte dem Simon von Utrecht, einem jungen Seehelden, der aus Flandern eingewandert war.

Gegen Abend kamen die Hamburger in die Nähe der Seeräuber, und am nächsten Morgen, bei Tagesgrauen begann der Kampf. Auf beiden Seiten wurde mit unvergleichlicher Tapferkeit gestritten. Hei! wie sausten die Schwerter der Hamburger auf die Seeräuber nieder, so oft es einem ihrer

Schiffe gelang, sich an ein Schiff der Feinde zu legen. Aber diese wehrten sich mit verzweifeltem Mute. Manchem braven Hamburger wurden schwere Wunden geschlagen. Hin und her wogte der Kampf; bald waren die Hamburger im Vorteil, bald wieder die Seeräuber; noch konnte kein Mensch sagen, wie das enden würde. Da verrichtete die „Bunte Kuh" ihr bestes Stück Arbeit; denn ihr Führer verstand es meisterlich, das Schiff zu leiten. Sie ging brausend durch die wilde See gerade auf das größte der Piratenschiffe los, und ehe dieses sich drehen und wenden konnte, krach! da saß der Stoß, daß dem Räuberschiff der Vorderteil zerbarst. Noch ein paar Augenblicke, da war das Schiff versunken, und die Mannschaft lag im Wasser. Die „Bunte Kuh" aber wandte sich schon wieder gegen einen anderen Feind. Wie rasend wütete sie unter den Gegnern; wunderbare Taten vollbrachte sie. Ihr war es zumeist zu danken, daß die Hamburger überall die Oberhand behielten.

Ein Teil der Seeräuber floh; viele wurden erschlagen und ins Wasser geworfen, andere überwältigt und gebunden. Unter den letzteren war Störtebeker, der sich wie ein Löwe gewehrt hatte. 70 Räuber wurden mit ihm gefangen. Die Hamburger hatten einen herrlichen Sieg erfochten; alle rühmten die Taten der „Bunten Kuh".

Kurze Zeit darauf traf man den anderen Schwarm, den Godeke Michels führte. Auch er wurde von den siegeszuversichtlichen Hamburgern überwunden. Der Führer mit 80 Mann fiel in Gefangenschaft. Wieder hatte sich die „Bunte Kuh" vor allen anderen Schiffen hervorgetan. Das gab einen unendlichen Jubel in Hamburg. Die Seeräuber sind besiegt, der Störtebeker ist gefangen! die frohe Nachricht ging von Mund zu Munde. In den Keller des Rathauses brachte man ihn und tat ihn in ein sicheres Gewahrsam. Er versprach viel Gold, wenn man ihn frei ließe; doch schon am folgenden Tage mußte er seinen letzten Gang zum Grasbrook gehen, dahin, wo jetzt die Gasanstalt steht. Dort wurde er mit den übrigen Piraten geköpft. Als man sein Schiff genau

durchsuchte, ergab sich, so wird erzählt, daß der dicke Mastbaum ausgehöhlt und mit glänzendem Golde gefüllt war. Seine Gefängniszelle hieß man „Störtebekers Loch". Die Kinder aber sangen bald das Störtebekerlied, in dem es hieß:

„Klaus Störtebeker und Godeke Micheel,
Dat weeren twe Röver to glieken Deel!"

10.

Verkehrsmittel.

Hamburg ist als erste unter den deutschen Handelsstädten vortrefflich mit Verkehrsmitteln ausgerüstet. Wir Hamburger benutzen die Straßenbahn, die Hochbahn, die Vorortsbahn, das Dampfboot. Sie befördern uns schnell zur Arbeitsstätte und von dort nach Hause. Mit ihrer Hilfe legen wir rasch einen Geschäftsweg oder einen Besuchsweg zurück. Für große Geschäfts-, Besuchs- oder Vergnügungsreisen stehen uns die Eisenbahn und das Dampfschiff zur Verfügung. Wollen wir aber jemanden freundschaftlich oder geschäftlich benachrichtigen oder befragen, so bedienen wir uns der Briefpost, des Fernsprechers oder des Telegraphen.

Die Eisenbahn, das Dampfschiff und der Telegraph dienen dem Fernverkehr. Die Straßenbahn, die Hochbahn, die Vorortsbahn, das Dampfboot und der Fernsprecher sind für den Ortsverkehr da. Die Post steht im Dienste des Ortsverkehrs wie des Fernverkehrs.

Unsere Verkehrsmittel wurden desto zahlreicher und besser, je mehr unsere Stadt sich ausdehnte. Mancher Kaufmann, mancher Beamte und mancher Arbeiter, ja so mancher Schüler würde jetzt täglich viel Zeit durch lange Wege verlieren, wenn wir nicht so schnelle und billige Verkehrsmittel hätten. Wer hat uns denn diese Wohltat erwiesen? O, die Einrichtung ist nicht um unsertwillen getroffen worden. Es haben aber unternehmende Geschäftsleute einen guten Verdienst darin erhofft und gefunden. Nur in jüngster Zeit ist manche

Einrichtung auf Antrieb des Staates und nur zum Wohle aller Bürger unserer Stadt geschehen.

Von allen Verkehrsmitteln innerhalb Hamburgs ist die Straßenbahn das wichtigste. Sie ist über die innere Stadt und alle äußeren Stadtteile verzweigt und kann daher von jedermann leicht erreicht und benutzt werden. Sie hat ihren Mittelpunkt im Rathausmarkt, in dessen Nähe der Hauptgeschäftsverkehr Hamburgs stattfindet. Eine Reihe von Straßenbahnlinien führt über den Platz hinweg, während andere ihn nur berühren. Zum Rathausmarkt fahren die elektrischen Wagen von Barmbeck, Uhlenhorst, Winterhude, Eppendorf, Eimsbüttel, Eilbeck, Borgfelde, Hamm und Horn, Altona und Wandsbek. Wir können die Gegend um den Rathausmarkt das Herz Hamburgs nennen. Die Straßenbahnlinien sind Adern vergleichbar. Unser Adergeäst führt das Blut vom Herzen zum Kopf, Rumpf und jedem Gliede und aus allen Körperteilen zum Herzen zurück. Geradeso bringen unsere Straßenbahnlinien Hamburgs Bewohner aus den äußeren und äußersten Stadtteilen zur Gegend des Rathausmarktes und nach geschäftlichem Tun zu ihrem Heim zurück. Will ich bei schlechtem Wetter nach einem entfernten Stadtteil, so scheue ich 40 Pfennig Fahrgeld nicht. Ich brauche nur wenige Schritte zu tun und werde schnell und trockenen Fußes an mein Ziel und wieder nach Hause befördert.

Alle Hamburger Straßenbahnen, von denen einige auch Altona, Wandsbek und Harburg durchlaufen, sind Eigentum unserer großen Straßenbahngesellschaft. Nur die Zentralbahn, die mitten durch Hamburg; Altona und Ottensen fährt, gehört einer anderen Gesellschaft. Die große Straßenbahngesellschaft läßt von 17 Betriebsbahnhöfen aus 38 Linien befahren. Sie hat mehr als 377 Kilometer Geleise legen lassen. Die Geleise würden von hier bis über Berlin hinausreichen, wenn man sie in eine Linie brächte. Rund 700 Motorwagen und 550 Anhängewagen stehen ihr zur Verfügung. Wenn man bedenkt, wie oft ein Wagen im Laufe des Tages den Weg hin und her zurücklegt, so gibt das eine stattliche Zahl von Fahrten.

Die Wagen fahren in Zwischenräumen von 10 bis 2½ Minuten. Von der Zentralbahn allein fahren bei dem 2½-Minuten-Betriebe täglich 800 Wagen am Rathausmarkt vorbei.

Unsere Straßenbahngesellschaft beschäftigt 2600 Männer als Schaffner, Führer und Kontrolleure und 700 andere als Handwerker und Arbeiter. 150 Millionen Fahrgäste, die jährlich die Straßenbahn benutzen, zahlen 20 Millionen Mark Fahrgeld, so daß auf jeden Tag durchschnittlich 400 000 Fahrgäste und 55 000 Mark kommen. Die Einnahmen sind bedeutend, aber auch die Ausgaben sind groß. Die Gesellschaft zahlt jährlich 2 Millionen Mark an Staatsabgaben und Steuern, ungefähr 5 Millionen Mark an Gehältern und Löhnen und außer den gesetzlichen Beiträgen zur Betriebskrankenkasse auch noch erhebliche Beiträge zur Pensionskasse und zur Unterstützungskasse ihrer Beamten, Handwerker und Arbeiter.

Den elektrischen Strom für den Betrieb unserer Straßenbahnen stellen die städtischen Elektrizitätswerke her und führen ihn unterirdisch den einzelnen Linien zu. Die oberirdischen Leitungen sind mit Ausschaltvorrichtungen versehen. Jede Strecke, von einem Ausschalter zum andern, kann vom Strome abgeschnitten werden, und das wird ja bei Ausbesserungen öfters nötig sein. Das Drahtnetz samt den Leitungsdrähten der oberirdischen Leitungen hat eine Berliner Elektrizitätsgesellschaft geliefert und aufhängen lassen; die geschmackvollen Wagen aber hat die große Hamburger Wagenbauanstalt „Falkenried“ gebaut.

Bei der Einrichtung des elektrischen Betriebes der Straßenbahnen zeigte es sich wieder, wie die Bewohner verschiedener Städte wechselseitig füreinander gegen Bezahlung arbeiten. Die einen suchen bei den andern ihren Verdienst. Eine Berliner Gesellschaft lieferte uns die Leitungen, und unsere Werkstatt „Falkenried“ hat eine große Anzahl von Straßenbahnwagen nach Berlin, Leipzig, Dresden, Breslau, Königsberg, Frankfurt, Köln, Metz, ja nach Wien, Warschau, Moskau, Amsterdam sowie nach Bahia, Valparaiso usw. geliefert.

Der erste Straßenbahnwagen in Hamburg fuhr, von Pferden gezogen, vor rund 50 Jahren, nämlich am 16. August 1866.

Er lief zwischen Hamburg und Wandsbek. Vor jener Zeit gab es hier nur ein paar Omnibuslinien. Im Omnibus, d. h. „für alle", fuhr man unter vielem Gerumpel und Geklapper langsam, schlecht und teuer. Die Leute waren aber früher nicht so anspruchsvoll als heute. Der Omnibus hat sich recht lange gegen die Pferdebahn gewehrt. Sie konnte ihn erst nach fünfzehnjährigem Kampfe ganz verdrängen. Der elektrische Wagen hat die Pferdebahn in viel kürzerer Zeit besiegt.

Schneller noch als die Straßenbahn befördert uns die Hochbahn. Sie ist eine elektrische Schnellbahn. Sie bildet einen Ring um den größeren Teil der Stadt. Wir steigen am Rödingsmarkt ein und fahren einmal für 20 Pfennig den ganzen Ring ab. Es geht durch die Altstadt, St. Georg, Hohenfelde, Barmbeck, Winterhude, Eppendorf, Schlump, Sternschanze, Heiligengeistfeld, Hafenstraße zum Rödingsmarkt zurück. Zwei lange und zwei kurze Strecken fahren wir unter Grund. Die eine lange Strecke führt vom Adolphsplatz unter der Mönckebergstraße, dem Hauptbahnhof und der Großen Allee hindurch zum Berlinerthor, die andere vom Bahnhof Schlump unter der Sternschanze und dem Heiligengeistfelde hindurch zum Hafenthor. Die beiden kurzen Strecken liegen an der Lübecker Straße und am Voßberg. Sobald der Zug in den Tunnel kommt, schaltet er selbst die elektrische Beleuchtung der Wagen ein; wenn er den Tunnel verläßt, schaltet er sie aus. Wo die Bahn nicht unter Grund fährt, ist sie Hochbahn. Den schönsten Ausblick aus dem Wagen haben wir am Hafen und am Stadtpark. Der Hochbahnring ist $17\frac{1}{2}$ Kilometer lang und wird in 40 Minuten durchfahren. 15 Züge sind während der Betriebszeit immer unterwegs. 23 Bahnhöfe hat der Ring, und an drei Stellen zweigen sich Anschlußlinien ab. Eine Linie fährt vom Bahnhof Schlump nach Eimsbüttel, die zweite von der Kellinghusenstraße nach Ohlsdorf, und die dritte vom Hauptbahnhof nach Rotenburgsort. Die Hochbahn ist seit 1. März 1912 im Betrieb. Sie befördert jährlich 42 Millionen Fahrgäste und nimmt fünf Millionen fünfhunderttausend Mark ein. Die Herstellung hat 60 Millionen Mark gekostet. Die Bahn wurde unter

Staatsaufsicht erbaut und ist an eine Privatgesellschaft zum Betrieb verpachtet worden.

Die elektrische Vorortsbahn ist Eigentum des preußischen Staates. Sie fährt von Blankenese über Flottbek und Bahrenfeld nach Altona, dann neben den Geleisen der Hauptbahn her



Plan der Hochbahn.

durch die Bahnhöfe Altonas und Hamburgs, über Berlinerthor, Landwehr, Hasselbrook, Eilbeck, Barmbeck nach Ohlsdorf. Sie befördert zwischen Blankenese und Ohlsdorf jährlich 75 Millionen Fahrgäste, d. h. von 18 Bahnhöfen aus hunderttausend Personen täglich einmal zum Ziel und zurück. Zur Geschäftszeit ist besonders lebhafter Verkehr auf der Vorortsbahn.

Für den Personen- und Güterverkehr zwischen Hamburg und anderen großen deutschen Städten sorgen die Fernbahnen. Es führen Eisenbahnen von hier 1. nach Berlin, 2. über Harburg nach Hannover, Bremen, Cuxhaven, 3. über Altona nach Kiel—Dänemark, 4. über Wandsbek nach Lübeck—Mecklenburg. Von diesen Hauptlinien zweigen sich andere Linien ab, so daß Hamburg nach allen Richtungen hin Verbindung hat. Die erste Hamburger Eisenbahn war die Strecke von Hamburg nach Bergedorf. Sie wurde 1842, acht Tage nach dem großen Brande eröffnet und 1846 bis nach Berlin fertiggestellt.



Hauptbahnhof.

Alle Hamburger Fernbahnen führen jetzt zum Hauptbahnhof, und alle Personenzüge laufen in denselben ein, während früher jede Linie ihren besonderen Bahnhof hatte. Unser Hauptbahnhof wurde am 5. Dezember 1906 eröffnet. Er ist ein gewaltiges Eisenbauwerk. Er kann sich getrost mit den größten Bahnhöfen Deutschlands messen. In der Höhe übertrifft er fast alle Bahnhöfe der Welt. Er ist 225 Meter lang, 148 Meter breit und in der Mittel- und Haupthalle 35 Meter hoch. Da die Bahnsteige und Schienen erheblich niedriger liegen als die Straßen und Brücken an den vier Seiten, so sieht man es der Halle von außen nicht an, daß sie unsere höchsten fünfstöckigen Häuser noch erheblich überragt. Die

Spannweite der hohen Bogen beträgt 73 Meter. 12 Geleise, 5 Bahnsteige, 7 Gepäcksteige haben nebeneinander Platz; ein Posttunnel führt zum Bahnpostgebäude am Hühnerposten. Über den Bahngeleisen liegt an der Nordseite des Bahnhofes eine große Eingangshalle. Von hier führen Treppen zu den Bahnsteigen hinunter. An die Halle schließen sich die Fahrkartenschalter, die Gepäckräume, Wartesäle, Konferenzzimmer, Wirtschaftsräume, Post- und Geldwechslerräume, Bedürfnisanstalten, Wasch- und Baderäume an. Der ganze Bahnhof



Hauptpost.

wird abends durch 120 Bogenlampen und 2000 Glühlampen elektrisch erleuchtet.

Es ist eine ungeheuere Arbeit auf dem Hauptbahnhofe zu leisten; denn es verkehren täglich 570 Fernzüge auf demselben. Dazu kommen nicht nur die zahlreichen Züge der Vorortsbahn, sondern auch die Vorzüge und die Sonderzüge, die bei besonderen Gelegenheiten auf den Ferngeleisen abgefertigt werden. Die große Eingangshalle ist daher fast zu jeder Tageszeit sehr belebt. Ein mächtiges Gewoge aber herrscht daselbst an Feiertagen und an den Schulschlußtagen zu Pfingsten und im Sommer. Der Sonntags-Heideverkehr, der mit jedem Jahre einen stärkeren

Fernsprechamt.

Stadt anwachsen kann, wenn ihre Bewohnerzahl auf 1 Million gestiegen ist.

Das gesamte Nachrichtenwesen Hamburgs, also Post, Telegraph und Fernsprecher, liegt in den Händen der Oberpostdirektion. Ihre Verwaltungsräume befinden sich in dem großen Hauptpostgebäude am Stephansplatz. Das Haupttelegraphenamt steht in der Ringstraße und das Fernsprechamt in der Schlüterstraße, 39 Postämter, die über unsere Stadt verteilt sind, vermitteln den Postverkehr. Sie befördern jährlich 215 Millionen Briefe, Karten, Drucksachen, 200 Millionen Mark an Geldsendungen und 5 Millionen Pakete. Am lebhaftesten ist der

soviel als die der höchsten Wohnhäuser in Hamburg. Die jetzige Petrikirche ist ein Neubau; erst im Jahre 1878 ist der Turm vollendet worden. Das alte Gotteshaus wurde bei dem Brande von 1842 gleich der Nikolaikirche ein Raub der Flammen. Äußerlich und im Innern in einfachen Formen hergestellt, macht die Kirche doch einen sehr würdigen Eindruck. Unter der Zahl ihrer Kunstschätze befinden sich nicht wenige, die aus sehr alter Zeit stammen. Mehrere derselben sind bei dem großen Brande von 1842 durch mutige Männer aus der brennenden alten Petrikirche gerettet worden. Andere haben dem alten Dom gehört und sind erst in neuerer Zeit der Petrikirche geschenkt worden. Ein Bild stellt die schreckliche Weihnachtsnacht von 1813 dar. Es zeigt die unglücklichen Hamburger, die von den Franzosen in die Petrikirche getrieben worden waren, um

Umfang angenommen hat, überlastete besonders in den Morgen- und Abendstunden den Hauptbahnhof in so hohem Maße, daß die Heidezüge nach dem alten Hannoverschen Bahnhofe verwiesen werden mußten. Von den Fahrkarten, die auf den Bahnhöfen Hamburgs von Sternschanze bis Ohlsdorf ausgegeben werden, fällt ungefähr der dritte Teil auf den Hauptbahnhof. Er beträgt jährlich 8 Millionen Stück, d. h. für jeden Tag durchschnittlich 22000 Karten. Am Tage vor dem Pfingstfest und an beiden Pfingsttagen haben wir am meisten Gelegenheit, zu sehen, wie gewaltig der Eisenbahnverkehr einer



Fernsprechamt.

Stadt anwachsen kann, wenn ihre Bewohnerzahl auf 1 Million gestiegen ist.

Das gesamte Nachrichtenwesen Hamburgs, also Post, Telegraph und Fernsprecher, liegt in den Händen der Oberpostdirektion. Ihre Verwaltungsräume befinden sich in dem großen Hauptpostgebäude am Stephansplatz. Das Haupttelegraphenamt steht in der Ringstraße und das Fernsprechamt in der Schlüterstraße. 39 Postämter, die über unsere Stadt verteilt sind, vermitteln den Postverkehr. Sie befördern jährlich 215 Millionen Briefe, Karten, Drucksachen, 200 Millionen Mark an Geldsendungen und 5 Millionen Pakete. Am lebhaftesten ist der

Verkehr bei den Postämtern, die der Hauptgeschäftsgegend am nächsten und bequemsten liegen. Es sind die Ämter am Hühnerposten, am Dovenhof und im Freihafen. Sie befördern Briefe und Depeschen nach allen Teilen der Welt. Jedes Postamt ist zugleich Telegraphenstation. Es nimmt Depeschen an, die es dem Haupttelegraphenamt übermittelt, und es empfängt von demselben Telegramme, die es den Empfängern seines Bezirkes zusendet.

Das Fernsprechamt in der Schlüterstraße hat 80000 Teilnehmer und ist damit das größte Fernsprechamt der Welt. Sämtliche Fernsprecher von Hamburg, Altona und Wandsbek stehen mit ihm in Verbindung. Es hat 3½ Millionen Mark gekostet.

11.

Das Petrikirchspiel, die Gründung Hamburgs, der Dom.

Der Petriturm fällt jedermann durch seine schlanke Gestalt auf. Er ist der zweithöchste unter unseren Kirchtürmen. Er mißt 138 Meter. Wir können uns seine Höhe kaum vorstellen, wenn sie uns nur in Metern genannt wird; sie beträgt aber sechsmal soviel als die der höchsten Wohnhäuser in Hamburg. Die jetzige Petrikirche ist ein Neubau; erst im Jahre 1878 ist der Turm vollendet worden. Das alte Gotteshaus wurde bei dem Brande von 1842 gleich der Nikolaikirche ein Raub der Flammen. Äußerlich und im Innern in einfachen Formen hergestellt, macht die Kirche doch einen sehr würdigen Eindruck. Unter der Zahl ihrer Kunstschätze befinden sich nicht wenige, die aus sehr alter Zeit stammen. Mehrere derselben sind bei dem großen Brande von 1842 durch mutige Männer aus der brennenden alten Petrikirche gerettet worden. Andere haben dem alten Dom gehört und sind erst in neuerer Zeit der Petrikirche geschenkt worden. Ein Bild stellt die schreckliche Weihnachtsnacht von 1813 dar. Es zeigt die unglücklichen Hamburger, die von den Franzosen in die Petrikirche getrieben worden waren, um

am nächsten Morgen aus der Stadt gejagt zu werden. Vier Granitsäulen, die wir am Eingang der Südseite finden, haben im ehemaligen Hamburger Dom gestanden. Der Gründung nach ist die Petrikirche die älteste von den fünf Hauptkirchen, wie auch das Petrikirchspiel den ältesten Stadtteil Hamburgs umfaßt.



Petrikirche.

Die Glocken des Petriturmes, die nur bestimmt waren, die freudigen und die traurigen Ereignisse im Leben der Kirchengemeinde durch ihren Klang feierlicher zu machen, sind durch den großen Weltkrieg schwer getroffen worden. Das Metall unserer Kirchenglocken war zur Herstellung von Kriegsgerät erforderlich. Am 11. Juni 1917 gingen die Glocken der Petrikirche und der Nikolaikirche allen anderen hamburgischen Kirchenglocken im Abschiednehmen voran. Noch einmal rief das Läutewerk, noch einmal ertönte das Glockenspiel. Tausende von Menschen lauschten dem Klange. Dann wurden die Glocken zerschlagen, um verarbeitet zu werden.

An der Petrikirche führt die stattliche Mönckebergstraße vorbei, sowie die Bergstraße, die Rathausstraße und Speersort, was wohl St. Peters Ort bedeuten mag.

Am Speersort, zwischen der Petrikirche und dem Fischmarkt, liegt das frühere Heim des Johanneums. Es fällt uns durch einen Säulengang und durch einen Innenhof vor dem Haupteingange auf. Das Johanneum ist Hamburgs älteste höhere Schule. Sie wurde von unserem Kirchenreformator Bugenhagen gegründet und hatte ihre Wohnstätte ursprünglich im Johanniskloster am jetzigen Rathausmarkt. Bugenhagen war ein Freund Luthers. Da er Pommer von Geburt war, so verstand er auch Plattdeutsch oder Niederdeutsch. Er war daher der richtige Mann, Luthers Lehre in Niederdeutschland einzuführen. 1528 rief ihn der Hamburger Rat hierher. Er ordnete unsere Kirchenangelegenheiten neu. Die Mönche wurden aus den Klöstern vertrieben. In den Gebäuden des Johannisklosters fand sich daher Platz für eine Lateinschule. Sie wurde nach dem Kloster benannt und hieß die Johannisschule oder das Johanneum. 300 Jahre hat die Schule ihr Heim in den alten Klostergebäuden gehabt. 1840 erhielt sie die vornehme Wohnstätte am Speersort, 1914 bezog sie ihr neues Haus an der Maria Luisenstraße und an der Martin Opitzstraße im Stadtteil Winterhude. Mit der Schule ist das Bugenhagendenkmal nach der Maria Luisenstraße gewandert. Es stand früher vor dem Haupteingange des Schulgebäudes am Speersort. Die Stadtbibliothek, die seit 1840 ihre Behausung im Mittelgebäude des Johanneums hatte, ist am Speersort geblieben.

Der Fischmarkt ist Hamburgs ältester Marktplatz. Er hat seinen Namen dadurch erhalten, daß in alten Zeiten unsere Fischer dort ihren Fang zu Geld machten. Im Jahre 1889 wurde der Platz mit dem Kaiser-Karls-Brunnen geschmückt. Derselbe trägt das Standbild Kaiser Karls des Großen, des Gründers unserer Stadt.

Zur Erinnerung an die Gründung Hamburgs durch Karl den Großen hält die Figur, die den Kaiser darstellt, mit der linken Hand eine dreitürmige Burg; mit der rechten stützt sie sich auf das kriegsgewaltige Schwert. Die drei Türme der Burg weisen hin auf die drei Türme unseres Stadtwappens. Vier Bilder sind an den Seiten des Denkmals zu sehen. Sie

zeigen an, was dazu beigetragen hat, daß Hamburg gedieh und zur großen Stadt heranwuchs. Es waren 1. der fromme und fürsorgliche Sinn seiner Bischöfe, 2. die Kriegstüchtigkeit und Milde der Fürsten, unter denen es stand, 3. der Heldenmut und die Weisheit seiner Ratsherren, 4. die Tugend und der Fleiß seiner Bürger. Die vier Bilder sind die des Bischofs Adalbert, des Grafen Adolfs IV. von Schauenburg, des Bürgermeisters und kühnen Admirals Ditmar Koel und des gelehrten und rechtschaffenen Dompredigers Albert Kranz.

Vor mehr als 1000 Jahren war die ganze Gegend an der unteren Elbe von dem Volke der Sachsen bewohnt, einem heidnischen, wilden, kriegerischen Stamme der Deutschen. Der Frankenkönig Karl, dem fast ganz Deutschland, Frankreich, Holland und andere Länder gehörten, war Christ. Er führte einen schweren Krieg mit den Sachsen und drang tief in ihr Land ein. Da er sie zu Christen bekehren wollte, so erbaute er viele Burgen im Sachsenlande. Er übergab dieselben Bischöfen und Priestern und ließ durch sie das Evangelium predigen. Auch in dem großen Walde oder der großen Hamma an der Elbe, wo dieser Strom die Bille und die Alster aufnahm, ließ er eine hölzerne Burg anlegen, die den Namen Hammaburg erhielt. Aus dieser Bezeichnung ist das Wort Hamburg entstanden. Die Burg wurde zuerst im Jahre 811 errichtet. Von den umwohnenden Stämmen wurde sie wiederholt zerstört, aber auf Betreiben des Bischofs jedesmal wieder aufgebaut. Bald siedelten sich nicht nur Fischer hier an, die ihren Fang an die Insassen der Burg absetzten, sondern auch Handwerker kamen herbei. Sie bauten sich in der Nähe des heutigen Fischmarktes an. Mehrere der ältesten Straßen Hamburgs tragen daher den Namen einer Handwerkergemeinschaft. Da finden

Kaiser-Karls-Brunnen.

wir noch jetzt eine Schmiedestraße, eine Bäckerstraße, eine Pelzerstraße. Die Handwerker verfertigten Gerätschaften und Kleidungsstücke im Überfluß, waren dagegen der Lebensmittel benötigt. Daher entstand ein Austausch von Waren zwischen ihnen und ihren ländlichen Nachbarn. Das ist Hamburgs erster Handel gewesen.

Das Haupt der neuen Christengemeinde war ein Bischof. Er bewohnte die Burg. Neben derselben ließ er ein stattliches Gotteshaus aufrichten. Es war die Marienkirche, die gewöhnlich Dom oder Kathedrale geheißen wurde. Nach dem Dom ist die Domstraße benannt worden. Der Dom hatte Vorhallen und Seitenhallen. Daran schlossen sich Wohnräume für die Priester und Mönche. Die unbebauten Zwischenräume hießen Höfe oder Kurien. Die Curienstraße mag wohl ihren Namen von denselben herleiten. Der seltsame Straßenname Katreppel kann aus dem Worte Kathedraltreppe entstanden sein; vielleicht ist er aber anders abzuleiten. In der Nähe der Straße Katreppel stand in alter Zeit die Stadtmauer. Bei derselben mögen wohl Reepschläger ihre Bahnen gehabt haben, auf denen sie die Reepe oder Taue für die Katblöcke der Schiffe herstellten. Katblöcke nannte man früher die zusammengestellten Rollen, die wir heute als Flaschenzüge bezeichnen. Es kann von mehreren alten Straßennamen nicht sicher angegeben werden, wie sie entstanden sind. Zu diesen Namen gehören die Wörter Raboisen, Schopenstehl, Grimm, Cremon, Katreppel und andere.

Ungefähr 300 Jahre nach der Gründung Hamburgs war die neue Gemeinde so groß geworden, daß sie sich eine Kirche erbauen und einen Priester oder Pastoren anstellen konnte. Die Kirche wurde nach dem Apostel Petrus die Petrikirche genannt. Der Dom sollte nämlich nicht für den gewöhnlichen Gottesdienst der Hamburger benutzt werden, sondern in ihm hielt der Bischof an hohen Festtagen für die Christen der ganzen Umgegend den Gottesdienst in besonders feierlicher Weise ab.

Da nun zum bischöflichen Gottesdienst viele Fremde nach Hamburg kamen, so fand sich für die Hamburger Handwerker eine gute Gelegenheit, ihre Waren zu verkaufen. Sie boten

dieselben in der Nähe des Domes oder sogar in den Seitenhallen desselben feil, so daß zu den Zeiten der großen Feste richtige Märkte hier abgehalten wurden. In diesen Marktgeschäften haben die Hamburger Jahrmärkte ihren Ursprung. Der Weihnachtsmarkt fand später ganz in den Vorhallen des Domes statt, weshalb man ihn bald kurzweg den Dom nannte. Im Jahre 1805 wurde das baufällig gewordene Gotteshaus niedergerissen und nicht wieder errichtet. Es wäre wohl fast vergessen, wenn nicht der Weihnachtsmarkt den Namen Dom und die letzte Zeit vor dem Feste nicht die Bezeichnung Domzeit erhalten hätte.

12.

Marktplätze und Märkte.

In Hamburg gibt es viele Plätze, die den Namen Markt führen. Da ist der Rathausmarkt, der Hopfenmarkt, der Fischmarkt, der Rödingsmarkt, der Gänsemarkt, der Pferdemarkt, der Großneumarkt, der Zeughausmarkt, der Schaarmarkt. An Plätzen, welche die Bezeichnung Markt nicht tragen, haben wir den Adolphsplatz, den Dornbusch, den Meßberg, den Hansaplatz, den Münzplatz, den Spielbudenplatz. Die ältesten dieser Plätze sind Märkte genannt worden, weil auf ihnen einstmals wirkliche Märkte abgehalten wurden.

Die Jahrmärkte haben aber in Hamburg gerade so wie in anderen großen Städten aufgehört. Die Verkäufer machten von Jahr zu Jahr schlechtere Geschäfte. Bald lohnte es sich nicht mehr, eine Marktbude aufzuschlagen. So gingen die Jahrmärkte einem langsamen und sanften Ende entgegen. Nachdem schon viele Leute nichts mehr von einem Hamburger Jahrmarkte wußten, erließ unsere Polizeibehörde im Jahre 1894 die Bekanntmachung, daß alle Hamburger Märkte bis auf den Dom oder Weihnachtsmarkt und den Lämmermarkt abgeschafft seien.

Warum machte man denn hier nicht auch ferner seine Einkäufe auf den Jahrmärkten? Daß man es nicht tat, ist eine Folge der Einrichtung so vieler und vortrefflicher

Ladengeschäfte. In manchen Straßen der inneren Stadt gibt es kaum ein Haus, in dem nicht ein Laden wäre. Da finden wir Geschäfte in Gold- und Silbersachen, in Herrenartikeln, in Damenkleidern, Hausstandsgeschäfte, Schuhwarenläden, Tuchgeschäfte, Buchhandlungen, Möbelgeschäfte, Hutgeschäfte, Fleischwarenhandlungen, Brotgeschäfte, Geschäfte in Eisenwaren, andere in Glaswaren usw. Geschäft ist neben Geschäft in buntem Durcheinander.

Im Laden können wir täglich, am frühen Morgen und am hohen Mittage, wie am späten Abend viel bequemer und mit mehr Ruhe als vor der Jahrmarktsbude aussuchen und kaufen, was unser Herz begehrt und unsere Börse bezahlen kann. Die Schaufenster und die Anzeigen in den Tagesblättern künden uns jede Neuheit an, die in dem einen oder anderen Artikel aufgekommen ist. Sie laden uns nicht nur zum Kaufen ein, sondern sogar zum bloßen Besehen der vielen, schönen Dinge. Warum sollten wir der Einladung nicht folgen, uns nicht satt sehen? Es macht Vergnügen und kostet nichts. Es ist ja ganz natürlich, daß wir auch unsere Einkäufe am liebsten dort machen, wo man uns in so freundlicher Weise entgegenkommt.

Noch manche andere Vorteile und Annehmlichkeiten bietet uns der Kauf im Laden gegenüber dem Jahrmarktshandel. Wir kennen den Inhaber des Geschäfts, und er kennt uns. Es liegt ihm daran, daß wir mit der gekauften Ware zufrieden sind, Gutes über sein Geschäft reden, unsere Bekannten auf dasselbe aufmerksam machen und auch nach Jahr und Tag wieder zu ihm kommen. Er weiß, ob es uns mehr auf das schöne Aussehen oder mehr auf die Dauerhaftigkeit der Ware ankommt; er gibt uns gute Ratschläge beim Einkauf. Die gekauften Gegenstände schickt er uns gern ins Haus, damit wir sie nicht tragen müssen. Er tauscht auch um, was bei ihm gekauft wurde und dann nicht gefällt. Wenn wir nun so gut und vorteilhaft im Ladengeschäft bedient werden, wie sollten wir denn da auf den Jahrmarkt gehen, von fremden Leuten kaufen? Wir sehen sie wohl niemals wieder. Warum

sollten wir uns wohl gar der Gefahr aussetzen, vor der Jahrmarktsbude betrogen zu werden? Der Jahrmarkt ist für uns Großstädter überflüssig.

In kleinen Städten ist die Sache anders; dort sind die Jahrmärkte noch notwendig. Es gibt da nicht so viele Ladengeschäfte wie hier. Die Landleute, die zum Teil in weit entlegenen Dörfern wohnen, könnten ja auch nicht um einen einzelnen Gegenstand zur Stadt gehen oder fahren. Das würde zu viel Zeit versäumen. Sie schieben daher alle Einkäufe bis zu den Märkten auf, die jedes Jahr möglichst an denselben Tagen abgehalten werden und darum eben Jahrmärkte heißen. Es bietet ein munteres, buntes Bild, ein solcher Krammarkt. Wer einmal die Gelegenheit dazu hat, der sollte es nicht versäumen, sich den Jahrmarkt anzusehen. Auf dem Marktplatze und in den Straßen stehen die Buden in langen Reihen, eine an der anderen. Diese ist ganz aus Brettern hergerichtet, an jener bestehen Dach und Wände aus Leinwand. Nur ein schmaler Gang bleibt zwischen je zwei Budenreihen. Hier wogt die Schar der Marktbesucher auf und ab. Auf den langen Ladentischen, welche die Buden an der Vorderseite abschließen, haben die Krämer einen Teil ihrer Ware zur Ansicht ausgelegt. Diese Krämer hören sich aber lieber Kaufleute nennen, weil das vornehmer klingt. Die Landleute aus der ganzen Umgegend kommen zum Markte und erhandeln, was sie nötig haben, Tuch zur Kleidung, Leinwand zu Hemden, Schuhe, Stiefel, Mützen, Töpfe, Tassen, Gläser, Messer, Gabeln, Halstücher, Umschlagetücher, Kragen, Schlipse, Ohrringe, Stricke, Pferdegeschirre und allerlei anderen Kram. Sie kaufen möglichst so viel ein, daß sie bis zum nächsten Markttage nicht in Verlegenheit kommen. Auch Viehmärkte, Pferdemärkte, Schweinemärkte, Wollmärkte, Flachsmärkte finden oft genug gleichzeitig mit den Krammärkten statt.

Unser Lämmermarkt, der bisher alljährlich am Freitag vor Pfingsten vor dem Lübeckerthor, auf dem freien Platze zwischen St. Georg und Hohenfelde abgehalten wurde, ist weder ein Schafmarkt noch ein rechter Krammarkt mehr. Lämmer sieht

man nicht mehr auf dem Marktplatze und Dinge für den täglichen Bedarf auch nicht. Der Lämmermarkt ist jetzt fast nur noch ein Volksfest. Er sieht mit seinen Buden voller Spielsachen, seinen Karussells usw. beinahe so aus wie der Dom auf dem Heiligengeistfelde. Diese beiden Überbleibsel unserer früheren Märkte haben auch das miteinander gemein, daß sie an andere Orte wandern mußten, um weiterzubestehen. Der Lämmermarkt wurde früher auf dem Platze abgehalten, wo das Gewerbemuseum steht. Der Weihnachtsmarkt mußte zuerst aus den Vorhallen der alten Domkirche weichen, von der er den Namen Dom noch heutigentags trägt. Später mußte er auch den Gänsemarkt, den Großneumarkt und den Zeughausmarkt räumen, um auf dem Heiligengeistfelde eine Heimstätte zu finden, wo er sein Leben mühsam weiterfristet.

Das ist das Schicksal und das Ende der Hamburger Jahrmärkte. Wir würden dieselben bald ganz vergessen, wenn uns nicht die Namen so vieler Plätze tagtäglich an sie erinnerten. Und doch sind die Märkte und Messen der großen Städte nicht abgestorben, ohne eine Nachkommenschaft zu hinterlassen. Es sind die Ausstellungen, die Gewerbeausstellungen, Schlacht- und Zuchtviehausstellungen, Pflanzen- und Blumenausstellungen, Ausstellungen von Maschinen verschiedenster Art, und wie die Ausstellungen sonst noch heißen mögen.

13.

Die Nikolaikirche, der Hopfenmarkt, die Neueburg und die Trostbrücke.

Wer von unserer Lombardsbrücke auf die innere Stadt sieht, erblickt die beiden schönsten von Hamburgs hohen Türmen ganz nahe beieinander; es ist der Rathausturm und der Turm der Nikolaikirche. Der letztere, dessen Spitze die Höhe von 151 Metern erreicht, ist der höchste Turm im ganzen Norden und Osten Deutschlands. Die Nikolaikirche ist ein herrliches, außen reich verziertes und so gewaltiges Bauwerk, daß man sie immer wieder staunend betrachten muß.

Ihr Inneres ist einfach und doch schön. Der Fußboden ist mit gleichmäßigen Reihen unpolierter, schwarzer und weißer Marmortäfelchen belegt. Kanzel und Altar sind von farbigem Marmor hergerichtet. Über dem Altar sehen wir einen gekreuzigten Christus aus weißem Marmor. Das schöne Gotteshaus ist eine Sehenswürdigkeit unserer Stadt.

Nikolaikirche.

Es wurde ungefähr auf derselben Stelle errichtet, auf welcher die alte Nikolaikirche stand, die am ersten Tage der großen Feuersbrunst von 1842 verbrannte. 30 Jahre lang, von 1845 bis 1875 ist an unserer jetzigen Nikolaikirche gebaut worden, ehe sie völlig vollendet war. Schon die Grundmauern verursachten viel Mühe und Arbeit, da der Baugrund ziemlich weich war. Sie stehen auf einer mächtigen Konkretschicht doppelt so tief in der Erde, wie ein Zimmer hoch ist. Das erste Gotteshaus an dieser Stelle wurde vor 750 Jahren, im Jahre 1168 erbaut, bald nachdem die Gegend des Hopfenmarktes durch den Grafen von Schauenburg mit Schiffern und Einwanderern aus Holland besiedelt worden war. Es war nur eine kleine Kapelle, die dem heiligen Nikolaus, dem Beschützer der Seefahrer, geweiht wurde.

Der große Platz vor der Nikolaikirche führt den Namen Hopfenmarkt. Er umfaßt auch den alten Nikolaikirchhof, auf dem noch vor 100 Jahren die Toten des Nikolaikirchspiels bestattet wurden. Der Kirchhof wurde nach dem großen Brande geebnet. Es erhoben sich Schrangen oder Verkaufszellen der Schlachter, sowie Fischbänke auf seinem Platze; fast war er vergessen. Da brachte er sich noch einmal in Erinnerung, als im Jahre 1889 die Kasematten für die Bedürfnisanstalten und Geräträume auf dem Hopfenmarkt erbaut werden sollten. Bei der Ausschachtung grub man viele Knochen, Sargreste und sogar eine Zahl ganzer Särge heraus, die nun nach Ohlsdorf gebracht wurden.

Der Hopfenmarkt hieß ursprünglich der Neumarkt. Er sollte der Marktplatz für die neue Stadt sein, die von dem Grafen neben der bischöflichen Stadt gegründet worden war. Der Name Hopfenmarkt wurde ihm später beigelegt, als die Hopfenhändler hier ihre Buden aufschlugen, um den vielen Brauereien des Rödingsmarktes nahe zu sein.

Die Straße Neueburg führt in einem großen Bogen um die Kirche herum, an der Bohnenstraße, der Trostbrücke und der Reimersbrücke vorbei. Der Straßenname Neueburg ist uns heute eine Erinnerung an die gräfliche Burg, die zur Zeit der Gründung der Neustadt, d. h. des Nikolaikirchspiels, dort gestanden hat.

Zur Gründung der Neustadt kam es auf folgende Weise: Der Erzbischof hatte die Stadt Hamburg, die nur die Gegend um die jetzige Petrikirche und den Fischmarkt umfaßte, mit Wall, Graben und Bollwerk umgeben lassen. Er wollte sie, wie er sagte, gegen Seeräuber, Landräuber und feindliche Überfälle heidnischer Völker schützen. Drei Tore sollen sich in der Umwallung befunden haben, neben jedem derselben ein fester Turm zur Verteidigung. Dazu ließ sich der Erzbischof in der Gegend, wo wir jetzt die „Kleine Reichenstraße" finden, eine wohlverwahrte große Burg mit festen Türmen errichten. Dort wohnte er. Von da konnte er die Stadt durch Kriegsvolk leicht beherrschen. Die Burg hieß die „Wiedeburg", d. h. weite, geräumige Burg. Auch die „Wiedenburg" oder

Weidenburg wurde sie genannt; denn sie stand an einem Flußarm, auf dessen sumpfigem Ufer viele Weiden wuchsen. Der Graf vom Lande Holstein, zu dessen Gebiet Hamburg gehörte, traute aber dem Erzbischof nicht. Um ihn im Gehorsam zu halten, baute er sich dicht bei der bischöflichen Stadt ebenfalls eine feste Burg. Sie stand ungefähr auf dem Platze, den jetzt die Nikolaikirche einnimmt, und wurde die neue Burg genannt. Bei der neuen Burg entstanden bald Ansiedelungen, die der Anfang einer neuen Stadt waren.

Zwar wurde die neue Burg samt allen Siedelungen von den Wenden gänzlich zerstört, doch baute der Graf von Schauenburg sie wieder auf, als er das Land Holstein erhielt. Sein Nachfolger Adolf III. von Schauenburg rief zahlreiche Einwanderer aus Holland und Friesland herbei, besiedelte mit ihnen die Gegend der neuen Burg und wurde so der Neubegründer der gräflichen Stadt Hamburg. Das gräfliche Neuhamburg wuchs schnell und blieb bald nicht hinter dem bischöflichen Althamburg zurück. Ein Arm der Alster, nämlich das Flet, über das die Trostbrücke führt, bildete die Grenze zwischen den beiden Städten.

Im Jahre 1247 wurden Althamburg und Neuhamburg zu einer Stadt vereinigt. Zum Andenken an jene Zeit finden wir seit 1882 auf der Trostbrücke die Standbilder derjenigen beiden Männer, die für die beiden getrennten Städte die größte Bedeutung hatten. Mit dem krummen Bischofsstabe in der einen und einer Nachbildung des Hamburger Domes in der anderen Hand steht daselbst, aus Stein gemeißelt und mit Gold verziert, der erste Hamburger Bischof, Anschar mit Namen. Ihm gegenüber erhebt sich mit Schwert und Schild der gewaltige Kriegsheld Adolf III. von Schauenburg.

Die Trostbrücke, die einst die bischöfliche Altstadt mit der gräflichen Neustadt verband, hat ihren Namen wohl durch einen alten Hamburger Gebrauch erhalten. In früherer Zeit, als Hamburg noch katholisch war, stand ein Christusbild auf der Brücke. Unter demselben wurde den Verbrechern der letzte Trost zugesprochen, wenn man sie von dem Gerichtsgebäude zum Richtplatz führte.

14.

Der Hamburger Brand.

Das Jahr 1842 gilt in Hamburg als das Schreckensjahr; denn in diesem Jahre brannte ein großer Teil der alten Hansestadt nieder. Das war ein furchtbares Unglück für unsere Vaterstadt. Hamburg ist aber als eine schönere Stadt aus seiner Asche erstanden. Es ist durch die furchtbare Feuersbrunst von 1842 früher und schneller als andere Städte aus einer alten deutschen Stadt zu einer neuen deutschen Stadt geworden.

Die alte Stadt Hamburg war überaus eng aufgebaut, so eng, wie fast alle ihre deutschen Schwestern. Die deutschen Städte umgaben sich in der alten Zeit mit einem Bollwerk, mit einer hohen Stadtmauer oder mit Wall und Graben. Das taten sie, um sich vor feindlichen Überfällen zu schützen. Da durfte aber der Umfang der Stadt nicht zu groß sein, damit die Verteidigung nicht zu schwer würde. Es gab darum in den alten deutschen Städten selten große, freie Plätze, keine breiten Straßen, keine luftigen Wohnungen. Die beiden ältesten Stadtteile Hamburgs, das Petrikirchspiel und das Nikolaikirchspiel, bestanden aus einem Gewirr von engen und krummen Gassen, Gängen und Höfen.

Vom Hopfenmarkt führte die schmale und krumme Deichstraße zum Binnenhafen. In der Deichstraße war es, wo die furchtbare Feuersbrunst ihren Anfang nahm.

In der Nacht vom 4. zum 5. Mai 1842 verkündeten die Sturmglocken der Hamburger Kirchen, daß ein Feuer ausgebrochen sei. Man war jedoch unbesorgt. Hamburg hatte eine tüchtige Feuerwehr, die von dem rühmlichst bekannten Spritzenmeister Repsold bestens geschult worden war. Aber die Feuerwehr konnte diesmal des Feuers nicht Herr werden. Eine große Tischlerwerkstatt und ein paar Speicher, wo es zuerst brannte, hatten dem Feuer zu reichliche Nahrung dargeboten. Auch waren die vielen äußeren Holzteile der alten Gebäude sehr ausgetrocknet, da vier Wochen lang kein Regen niedergegangen war. Der Brand schritt von Haus zu Haus und von Speicher zu Speicher fort.

Schon war das Feuer in der Nähe sehr brennbarer Warenvorräte. Da hieß es schnell arbeiten. Sie mußten dem Feuer entzogen werden. Man schlug die Fässer entzwei und schüttete den Spiritus und das Öl in das Flet. Aber o Unglück! Aus diesem selben Flete nehmen die Spritzen ihr Wasser. Statt zu löschen, nähren sie jetzt die Flammen. Viel Schaden ist schon angerichtet, ehe man bei der großen Aufregung das Versehen bemerkt. Nun erhebt sich ein scharfer Wind, der die Glut immer mehr anfacht und in den engen Straßen weiter treibt. Die brennenden Korn-, Papier- und Baumwollenspeicher der „Neuenburg" überschütten ihre Nachbarschaft mit einem Sprühregen von Funken. Die Nikolaikirche brennt. Um 1 Uhr schlugen die ersten Flammen aus ihrem Turm heraus. Als der Glockenstuhl sich beugte, tönten die Glocken wild durcheinander. Um 4 Uhr stürzte der hohe Turm unter Krachen und Prasseln zusammen. Am Abend des 5. Maies ist die ganze Umgebung des Hopfenmarktes ein Glutmeer. Ungeheure Rauchwolken und lodernde Flammensäulen steigen zum Himmel empor.

In der Nähe der Brandstätte herrscht ein schreckliches Getümmel. Jeder sucht zu retten, was von seinen Habseligkeiten gerettet werden kann. Schuten werden mit Betten, Möbeln und Kisten beladen; Wagen werden für hohe Preise herbeigeholt. Karren und Tragbahren sind erwünschte Beförderungsmittel. Manches Stück wird fortgeschafft. Bald aber haben sich die Fahrzeuge im Flet und in den Gassen festgefahren. Was aus den brennenden Häusern herausgezogen wurde, das wird ebenfalls vom Feuer ergriffen und muß im Stich gelassen werden. Das Zurufen der Rettenden, das Schreien der Flüchtenden, das Kreischen von Kindern und das Wehklagen Verwundeter tönen mit Kommandorufen schrecklich durcheinander. Mancher läuft ratlos hin und her.

Es werden aber auch die umsichtigsten Löschversuche gemacht. Die Bewohner der Katharinenstraße und des Grimms halten stundenlang in der fürchterlichsten Hitze auf den Dächern, an den Fenstern und auf den Gesimsen ihrer Häuser aus. Sie wehren sich mit Handspritzen, nassen Tüchern, gefüllten Eimern

und vollen Töpfen erfolgreich gegen die andringende Glut. Edle Männer nehmen sich des Katharinenturms rühmlichst an. Vornehme Herren und Damen melden sich zu freiwilliger Arbeit. Sie schieben Karren, ziehen Wagen, schleppen Eimer mit Wasser herbei und lösen die ermüdeten Mannschaften an den Spritzen ab.

Auf des Spritzenmeisters Rat geht man an mehreren Stellen daran, Häuser zu sprengen, um durch einen Schutt- und Trümmerhaufen das rasende Feuer an weiterem Vordringen zu hindern. Am Morgen des 6. Maies verläßt der Senat das alte Rathaus. Kurze Zeit danach werfen die Pulverminen es krachend zusammen. Hannoversche Pioniere sind zur Hilfe herbeigeeilt. Sie legen ganze Reihen von Häusern durch Sprengung in Schutt. Aber schon tobt das Feuer gegen die Petrikirche heran. Da fährt hannoversche Artillerie auf. Sie schießt in kurzer Zeit die Häuser der Bergstraße zusammen, um das Gotteshaus zu retten. Es nützt nichts; denn der Wind ist zum Sturme geworden. Er treibt die Glut und Flamme über alle Hindernisse hinweg.

Am Morgen des 7. Maies hat das Feuer die Petrikirche ergriffen. 500 Jahre hatte das herrliche Bauwerk gestanden; heute sinkt es in Asche. Die Flammen schlagen allerwegen aus dem Turme heraus. Da spielt das Glockenspiel den Choral: Nun danket alle Gott. Manchen Hamburger beschleicht ein banges Entsetzen. Es ist der älteste und höchste der fünf Türme, der in Trümmer sinkt. Manchem ist zumute, als wäre die Stunde des gänzlichen Unterganges der Stadt gekommen. Schon kann das Auge die Brandstätte nicht mehr übersehen, und noch immer ist nicht zu ermessen, wo die rasende Wut der Flammen halt machen werde.

Je mehr das Feuer um sich greift, desto mehr nimmt die Unordnung in der Stadt zu. Gesindel, wie jede Großstadt es hat, gab es ja auch in Hamburg. Mancher Lump eilte wohl schon am ersten Tage des Feuers herbei, um zu rauben und zu plündern, wo er Gelegenheit dazu fände. Diese Schurken erbrechen hier und da die Weinkeller. Sie sitzen oder liegen bei den Weinfässern und trinken sich voll, während das Haus schon in Flammen steht. Manchen von ihnen schleppen die

Bürgergardisten unter eigener Lebensgefahr heraus; mancher ist wohl liegen geblieben und mit den Weinfässern verbrannt. Zwar sind Polizei und Bürgergarde Tag und Nacht im Dienst; aber ihre Zahl ist zu gering. Da stellen sich zahlreiche Bürger dem Senat zur Verfügung. Durch eine weiße Binde am Arm kenntlich gemacht, helfen sie Ordnung schaffen.

Am Morgen des 8. Maies endlich ist das Feuer bewältigt. Mittags kann der Senat die Bekanntmachung erlassen, daß eine weitere Ausdehnung der Feuersbrunst nicht zu befürchten sei. Aber wie schrecklich sieht es in Hamburg aus! 80 Stunden lang hat das Feuer gewütet. Das ganze Stadtgebiet vom Rödingsmarkt zum „Neuen Jungfernstieg" und vom Hopfenmarkt zum St.-Georgs-Platz und über die Straße Brandsende zum Alsterdamm liegt in Schutt und Asche. 61 Straßen mit 120 Speichern, 1749 Wohnhäusern, 2 Hauptkirchen und ein paar Kapellen sind abgebrannt. Gebäude und Waren im Werte von 130 Millionen Mark sind vernichtet; 20000 Personen sind obdachlos geworden und in die bitterste Not geraten.

Hamburgs Unglück erregte in ganz Deutschland die tiefste Teilnahme. Städte, Vereine, Privatpersonen und Regierungen wetteiferten darin, durch Unterstützung das ärgste Elend zu mildern. Hamburg selbst faßte wieder Mut, ging im Vertrauen auf seine eigene Kraft ans Werk und suchte durch doppelten Eifer wiederzugewinnen, was ein widriges Geschick ihm entrissen hatte.

Wiederholt war die Stadt in den ersten Jahrhunderten ihres Bestehens von räuberischen Nachbarvölkern zerstört und verbrannt, jedesmal aber herrlicher wieder aufgebaut worden. Auch diesmal erhob sich auf der Stelle des abgebrannten ein neuer, schönerer Stadtteil. Das alte Volk der Ägypter hatte eine Sage von einem Vogel mit Namen Phönix. Alle 500 Jahre verbrannte er in seinem Neste, und jedesmal ging er in jugendlicher Kraft und Schönheit aus seiner Asche hervor. Wie dieser Vogel, so erstand Hamburg aus seiner Asche herrlicher, als es zuvor gewesen. Ein Bild des Vogels Phönix schmückt daher einen der Festsäle des Hamburger Rathauses. Der Saal ist der Phönixsaal genannt worden.

15.

Die Feuerwehr.

Eine ähnliche Feuersbrunst wie die des Jahres 1842 ist bei uns nicht mehr möglich. Die Häuser werden heutzutage anders gebaut als in der alten Zeit; Holzwerk wird in den Außenwänden gänzlich vermieden; jedes Haus hat eigene, massive Brandgiebel; die Straßen sind breiter; die Speicher sind von den Wohnungen getrennt. Dazu besitzen wir seit 1872 eine ständige Feuerwehr, die jedes Großfeuer erfolgreich bekämpfen oder auf seinen Herd beschränken kann.

Unsere Feuerwehr zählt rund 500 Mann und 50 Mann für die Geräteverwaltung, die Telegraphie und die Schreibstuben. Die gesamte Löschmannschaft ist in Feuerwehrmänner, Oberfeuermänner und Maschinisten geordnet. Sie wird von einem Branddirektor, 2 Brandinspektoren und 11 Brandmeistern befehligt. In 11 Feuerwachen sind die Abteilungen über das Stadtgebiet verteilt. Die Hauptfeuerwache stand seit 1872 in der Spitalerstraße. Das neue Gebäude ist 1916 am Berlinerthor errichtet worden. Alle Feuerwachen sind unter sich, mit den Polizeiwachen, dem Stadthause und der Stadtwasserkunst durch Telegraph und Fernsprecher verbunden. Die Feuerwehr ist jederzeit zur Abfahrt bereit. 200 Feuermeldestellen — in runder Zahl genannt — ermöglichen es uns, sie bald hierher, bald dorthin zu rufen. Sie ist mit den besten Löschgeräten aufs reichlichste ausgerüstet. Es stehen ihr 20 fahrbare und 16 schwimmende, von Löschdampfern getragene Dampfspritzen und über 2000 Stück Schläuche zur Verfügung. Die Schläuche haben die stattliche Länge von 50000 Metern, so daß es einen starken Tagesmarsch geben würde, wenn man die Gesamtlänge der Schläuche abschreiten wollte. 5000 mit N. P. bezeichnete Notpfosten sind im Stadtgebiet vorhanden, aus denen die Feuerwehr das Wasser entnehmen kann.

Wenn die schrillen Glockentöne der Feuerwehr vernommen werden, macht jeder Fußgänger und jedes Gefährt Platz: denn die Feuerwehr hat es stets eilig; für sie ist jeder Augenblick

kostbar. Es könnten ja Menschenleben in Gefahr sein. Sausend jagen Mannschaftswagen, Dampfspritze und Leiterwagen der Brandstelle zu. 2000 mal wird die Wehr im Laufe eines Jahres gerufen, im Dezember häufiger als in jedem anderen Monat.

Auch in anderen Nöten und Gefahren muß die Feuerwehr helfen. Ist ein Keller voll Wasser gelaufen, ist ein Pferd in eine Baugrube gestürzt, hat der Sturm einen Dachdecker in



Auto mit Mannschaft und Leiterwagen.

eine gefährliche Lage gebracht, so muß die Feuerwehr kommen. Ganz natürlich. Man weiß sie stets zu finden; sie ist schnell zur Stelle; sie hat die besten Geräte und die geübteste Mannschaft.

Je mehr die Löschmannschaft in Anspruch genommen wird, desto reichlicher ist auch die Arbeit in der telegraphischen Abteilung. Sie hat innerhalb eines Jahres etwa 350000, also täglich fast 1000 Feuer-, Dienst- und Polizeidepeschen zu befördern.

Hamburg hatte schon vor ungefähr 400 Jahren eine Feuerwehr. Wenn damals ein Feuer ausbrach, so wurde es durch

das Läuten der Glocken, durch Trommelschlag und Ausrufen kundgegeben. Alle Zimmerleute und Maurer der Stadt sowie die Bürger desjenigen Kirchspiels, in dem es brannte, mußten sich an den Ort des Feuers begeben, um zu löschen und zu retten. Sie waren die Feuerwehr. Wer den ersten Eimer Wasser brachte, erhielt einen Gulden als Belohnung. Jeder Bürger war verpflichtet, stets einen Eimer und eine Handspritze, jede Kirche aber 6 Leitern, 2 Feuerhaken und 40 Eimer zum Löschen bereitzuhalten. 1678 wurden die ersten fahrbaren Spritzen angeschafft. Zu verschiedenen Malen hat man an der bestehenden Einrichtung geändert. Vortrefflich eingeübt und berühmt war die Hamburger Feuerwehr vor 100 Jahren, als sie von dem klugen und äußerst tatkräftigen Spritzenmeister Repsold geleitet wurde. Nach dem großen Feuer von 1842 führte man neben anderen Verbesserungen auch Nachtwachen in den Spritzenhäusern ein. Es dauerte jedoch meist recht lange, ehe alle Mann ihre Arbeit verlassen hatten und im weißen Kittel zur Spritze eilten. Auch die Pferde zur Bespannung waren nicht sogleich da. Soviel Mühe man sich mit einer solchen Löschmannschaft auch gab, so kam sie doch unserer Berufsfeuerwehr nicht gleich.

Wo es gilt, Menschenleben aus der Not zu retten, da fürchten unsere tapferen Feuerwehrmänner keine Gefahr. Nichts kann sie hindern, eine edle Tat zu verrichten. Auch wo es sich nur darum handelt, eines Brandes Herr zu werden und weiteren Schaden zu verhüten, da setzen nicht selten der Direktor und die Brandmeister ihr Leben ebenso ein, wie der Feuerwehrmann. Sie sind im Beruf alle einander gleich. Der erste Direktor unserer Berufsfeuerwehr hieß Kipping. Er verunglückte bei einem großen Schadenfeuer im Jahre 1892. Auf dem Hofe der Hauptfeuerwache ist ihm ein Denkmal errichtet worden. In einer Nische des Hauses steht die Gestalt des unerschrockenen Mannes in voller Uniform. Mit der rechten Hand hat er die Signalflöte erhoben, um seiner Mannschaft neue Befehle zu erteilen. So wurde er in der Ausübung seines Dienstes tödlich verletzt.

16.

Hamburgs Gemüse- und Obstmarkt.

Jeden Vormittag fährt der Grünmann durch unsere Straße. Vor unserem Hause hält er an. Die Hausfrauen kaufen von ihm allerlei Gemüse, Erbsen, Wurzeln, Kohl, Gurken, Kohlrabi, Kartoffeln, auch Bickbeeren, Johannisbeeren, Stachelbeeren, Birnen, Äpfel und anderes. Sein Laden ist in der Nachbarstraße. Wenn einmal plötzlich noch etwas gebraucht wird, vielleicht etwas Petersilie oder Suppenkraut, so wird es von dort geholt.

Durch welche Straßen in Hamburg wir auch gehen mögen, es ist ein Grünwarengeschäft darin zu finden. In mancher neu angelegten Straße ist der erste Bewohner ein Gemüsehöker. Wie geht es zu, daß es so viele Gemüsegeschäfte bei uns gibt? Es ist ganz erklärlich. Das Geschäft ist leicht zu erlernen; es gehört nicht viel Geld zur Einrichtung eines Gemüseladens, und es wird ganz nett dabei verdient; denn Gemüse wird ja täglich in allen Haushaltungen gebraucht.

Woher haben aber die vielen Hunderte von Grüngeschäften ihre Waren, und wie können sie jeden Tag frisches Gemüse haben? Hat denn jeder Grünmann einen großen Gemüsegarten oder vielmehr ein Gemüsefeld? Nein, fast keiner von ihnen ist zugleich Gemüsebauer. Sie alle sind nur Händler. Täglich fahren sie zu Markte und kaufen ein, was nötig ist. Jeder Grünmann weiß zu schätzen, wieviel Gemüse er an einem Tage an seine Kunden absetzen kann. Danach richtet er sich beim Einkauf ein. Das Einkaufen ist aber nicht mühelos. Es erfordert vor allem recht viel Zeit. Wer mit einem Grünhändler spricht, kann erfahren, daß es ein wichtiges und beschwerliches Geschäft für ihn ist, zu Markte zu fahren.

Unser Zentral-Gemüse- und -Obstmarkt wird jetzt am Deichthor abgehalten. Der große Platz reicht von der Bahnhofstraße und dem Meßberg bis zu der hochgelegenen Eisenbahn. Er grenzt an den Oberhafenkanal und wird von der Deichthorstraße durchschnitten. Die Gemüse- und Obstkähne

können dicht an den Marktplatz heranfahren. Dadurch ist das Auftragen leicht gemacht. Die gefüllten Körbe und Säcke zählen nach Tausenden.

Der Marktplatz ist in einzelne Verkaufsstände abgeteilt, die durch schnurgerade Längs- und Querwege geordnet sind. Für jeden Stand ist ein Stellgeld von 10 Pfennig für ein Quadratmeter und einen Markt zu zahlen. Wer regelmäßig Waren zu Markte bringt, läßt sich seinen Verkaufsstand für längere Zeit anweisen und zahlt das Stellgeld monatlich im voraus. Den anderen Verkäufern weist die Marktpolizei die Verkaufsstände an, bevor die Zeit zum Auftragen beginnt. Die Kisten, Körbe und Säcke dürfen höchstens zwei Meter hoch aufgepackt werden.

Zwei große Fruchthallen stehen auf dem Marktplatze. Sie sind je 60 Schritte lang und breit und dienen hauptsächlich für den Verkauf von Obst und Beeren. Eine Blumenhalle ist dem alten Johanniskloster gegenüber am Klosterwall erbaut worden für den Verkauf von Blumen.

An jedem Werktage wird morgens und nachmittags Markt abgehalten, an Sonn- und Festtagen dagegen nur morgens. Der Montag und Freitag sind Hauptmarkttage. Beginn und Ende des Marktes sind durch die Marktordnung bestimmt und werden durch das Läuten der Marktglocke bekanntgegeben. Jeder Grünmann kennt die Verkaufszeit.

Eine und eine halbe Stunde vor Beginn des Verkaufs wird die Erlaubnis zum Auftragen gegeben. Während dieser Zeit haben nur die Verkäufer, ihre Leute und die Marktträger das Recht, auf dem Platze zu sein. Die Marktträger müssen eine Armbinde mit Aufschrift und Nummer lösen. Sie erhalten aber die gezahlte Mark bei Rücklieferung der Binde zurück.

Zur Zeit des Auftragens findet die Auffahrt der Grünhöker statt. Sie hat schwerlich ihresgleichen. Wer das Schauspiel eines großen Gemüsemarktes erleben will, der sehe sich ihn am Freitag an. Er kann schon am Rathausmarkt bemerken, wie die Schutzleute ordnend einschreiten. Alle Gemüsewagen müssen

in Reih' und Glied fahren; keiner darf am andern vorbeijagen. Es kostet Strafe. In allen Straßen um den Markt herum stehen Wagen, die mit leeren Körben bepackt sind. Vom Hauptbahnhofe bis zum Marktplatze herunter zählen wir in vier Reihen gegen zweihundert Einspänner. Zahlreiche Fuhrwerke finden wir auch in der Banksstraße, viele Hundewagen und Hundekarren in der Durchfahrt zur Amsinkstraße, Handwagen und Handkarren auf der Wandrahmsbrücke. Von allen Seiten schiebt es sich an den Marktplatz heran. Am Beginn des Marktes ist alles an Ort und Stelle.



Meßbergbrunnen.

Gegen halb vier Uhr bietet das Ganze ein Bild träger Ruhe. Wir schreiten in den Wegen dahin und bewundern die Marktware. Kartoffeln, Bohnen, Erbsen, Kohl, Salat, Gurken, Rüben, Kohlrabi, Petersilie, Sellerie, Kerbel, Rettiche, Dill, Himbeeren, Johannisbeeren, Stachelbeeren, Erdbeeren, Bickbeeren und sogar schon frühe Birnen finden wir hier. Es ist in Tausenden von Körben und Körbchen. Hier sehen wir die Vierländerinnen, da die Altländerinnen, dort die Bardowiekerinnen in ihrer eigenartigen Tracht. Da ertönt die Marktglocke. Auf einmal wird es lebendig; es wimmelt wie in einem Ameisenhaufen. Dann

wogt es hin und her; es wird gekauft, weggetragen, aufgeladen, zurückgeeilt. Aber kein lautes Ausrufen und Anpreisen der Ware vernehmen wir. Das ist polizeilich verboten. Die Waren dürfen nur nach Gewicht, Maß, Stück- und Bundzahl verkauft werden. Am Großmarkttage wird hier aber gar nicht abgewogen und zugemessen. Das ist alles vorher geschehen. Jeder Korb und jedes Gefäß trägt an der Außenseite eine deutliche Angabe über Gewicht und Maß. Für die Richtigkeit derselben und für die Beschaffenheit der Ware ist der Verkäufer verantwortlich. Wer Mißtrauen hegt, kann im Marktbureau nachwägen lassen.

Eine Viertelstunde nach Schluß der Verkaufszeit müssen alle Grünhökerwagen aus der Nähe des Marktplatzes, und eine Stunde nach Schluß muß alle unverkaufte Ware vom Platze verschwunden sein. Wo bleiben die Waren, werden sie in den Ewern wieder weggefahren? Nein, sie werden in die Kasematten unter der Eisenbahn und in die Marktkeller geschafft und dort bis zum nächsten Markte aufbewahrt. Ein großer Teil des Marktplatzes ist nämlich unterkellert. Saubere, elektrisch beleuchtete Längs- und Querstraßen durchschneiden die gewaltigen Kellerräume. Zwischen diesen Straßen liegen die einzelnen verschließbaren Lagerräume, deren Wände aus starkem Drahtgeflecht bestehen. Alle Räume werden von der Marktpolizei vermietet. Eine Stunde nach Schluß der Verkaufszeit müssen sie verlassen sein. Die Eingänge werden polizeilich geschlossen und zur Marktzeit wieder geöffnet.

Unser Gemüsemarkt ist natürlich ebenso allmählich wie die Stadt gewachsen. In seiner ältesten Zeit brauchte Hamburg kein Gemüse von außerhalb, also auch keinen Gemüsemarkt. Die Stadt besaß Ländereien vor ihren Toren. Dort legten die Bürger sich ihre Gemüsegärten an. Auf der Grimm- und Cremoninsel, auf denen die Häuser des Katharinenkirchspiels stehen, ist einst von Hamburgern Gemüse gebaut worden. Das ganze Stadtgebiet vom Gänsemarkt und Großneumarkt zum Holstenthor ist noch vor ein paar hundert Jahren ein Feld gewesen, das in viele Gärten oder Höfe abgeteilt und mit Kohl

und anderem Gemüse bepflanzt war. Die Straße Kohlhöfen erinnert daran. Je mehr sich aber unsere Stadt ausbreitete, je mehr die Gemüsegärten vom jetzigen Stadtgebiete schwanden, desto lebhafter wurde der Gemüsebau in Hamburgs Umgebung. Besonders waren es die Bauern der Elbmarschen, die bald erkannten, daß sie in der aufblühenden Stadt eine gute Abnehmerin ihrer Waren fanden. Wie noch heute in den Mittelstädten unseres Vaterlandes, so wurde nun in Hamburg wöchentlich ein paarmal Gemüsemarkt abgehalten. Die Hausfrau ging mit dem Korbe zu Markte und kaufte für einige Tage ein. Mehr und mehr wurde sie aber durch den Gemüsehändler vom Markte verdrängt. Es mußte bald täglich und dann täglich zweimal Markt abgehalten werden. Der Hopfenmarkt und der Meßberg sind bis 1911 unsere Marktplätze gewesen. Jetzt sind sie zu klein. Der Gemüsemarkt wurde daher nach dem Deichthor verlegt.

17.

Die Börse.

Es ist bald halb zwei Uhr. Wir wollen vom Rathausmarkt zum Rödingsmarkt. Da sehen wir ganze Scharen von Herren über die Straße gehen. Manche eilen; manche gehen gemütlich und plaudern miteinander. Es stehen auch so viele Straßenhändler bei dem Rathause und bei der Börse. Was gibt es da? Ach ja, es ist Börsenzeit. Die Börse fängt um 11½ Uhr an. Der Kaufmann, der später zur Börse kommt, muß 30 Pf. Sperrgeld zahlen, wenn er noch eingelassen werden will. Darum eilen die letzten so sehr. So werden die Börsenbesucher zur Pünktlichkeit gezwungen.

Wir haben Zeit übrig. Da wollen wir einmal in die Börse gehen, um das Börsentreiben zu sehen. Unser Eingang ist am Adolphsplatz. Zuschauer! sage ich zu dem uniformierten Manne, der mit einer Sammelbüchse am Eingang des Börsensaales steht. Es ist ein Börsendiener. Er zeigt mit der Hand nach der steinernen Treppe, und wir steigen um die Höhe von

zwei Stockwerken hinauf. Da kommen wir auf die Galerie und können in den Börsensaal hinabsehen. Der Eintritt ist frei.

Was für ein Gewimmel, was für ein buntes Durcheinander von Männern, was für ein Gesumm und Gesurr von Stimmen ist da unten! Wir verstehen kein Wort. Eine ganze Anzahl von Damen und Herren sehen wir auf der Galerie, die gleich uns hinabsehen. Es sind auch Zuschauer, wahrscheinlich Fremde. Wer müde ist, findet Gelegenheit zu sitzen. Es stehen Polster-



Börse.

sessel an der Brüstung der Galerie. Viele Damen machen Gebrauch davon; auch einzelne Herren setzen sich.

Es gibt drei Börsensäle im Erdgeschoß. Sie heißen die Waren- oder Kolonialwarenbörse, die Kornbörse und die Fondsbörse. Die Warenbörse liegt in der Mitte, die Kornbörse an der Großen Johannisstraße und die Fondsbörse am Alten Wall. Jeder Saal ist 60 Schritte lang, der Warensaal 30, die Kornund die Fondsbörse je 20 Schritte breit. Die Höhe beträgt ungefähr vier Stockwerke. Zwischen den Sälen sind je vier Reihen von Pfeilern, die numeriert und von Sitzplätzen umgeben sind. Acht Plätze sind um jeden Pfeiler herum. Sie alle sind vermietet. Über diesen Pfeilern sind die Galerien. Der

Fußboden des Saales ist in Felder abgeteilt, die nach den Pfeilern bezeichnet werden, die wir an den Längs- und Querseiten finden. Dem Warensaal gegenüber liegt über dem Eingang am Adolphsplatz ein kleinerer Saal. Auch er ist ganz besetzt. Es ist die Zuckerbörse. In gleicher Höhe mit derselben und den Galerien liegt eine Anzahl von größeren und kleineren Zimmern. Das sind die Geschäftsräume der Handelskammer: Versammlungszimmer, Konferenzzimmer, Arbeitszimmer, Lesezimmer. Adreßbücher, Handbücher, Karten usw. und Zeitungen aus fast allen Ländern stehen zur Verfügung.

Jeder Kaufmann geht zur Börse. Dort kann er mehr als an jedem anderen Orte sehen und hören, wie das Geschäft liegt. Ungefähr 7000 Männer sind es, die täglich einmal um dieselbe Zeit die Börse besuchen. Da sind sie alle zu finden, die Großkaufleute in Kaffee, Tabak, Tee, Baumwolle, Sprit, Zucker, Getreide, die Großfabrikanten, Reeder, Leiter von Schiffahrtsgesellschaften, Makler, Kommissionäre, Agenten usw. Sie sprechen meist leise zueinander oder flüstern sogar einander den Vorschlag ins Ohr. Ein Kopfnicken und eine Notiz ins Taschenbuch, und das Geschäft ist abgeschlossen. Laut geht es dagegen manchmal an der Fondsbörse zu. Die Fondsmakler preisen Wertpapiere der verschiedensten Art an. Sie rufen deutsche, russische, österreichische, rumänische, italienische, türkische Staatsschuldscheine aus, Anteilsscheine von Bergwerken, Hüttenwerken, Brauereien, Fabrikanlagen, Anteilsscheine von Elektrizitäts-, Eisenbahn- und Straßenbahngesellschaften usw. Eine Schar von Schiffern versammelt sich in einer Vorhalle. Sie warten dort auf Befrachtung ihrer Elbkähne und Oberländerkähne. Durch Makler lassen die Kaufleute mit den Schiffern verhandeln, wieviel die Beförderung pro Zentner kosten soll, wenn die Ware nach Berlin, Breslau, Magdeburg, Dresden usw. zu versenden ist.

Wie kann man aber in dem Durcheinander von so vielen Kaufleuten denjenigen herausfinden, mit dem man sprechen möchte? Das ist nicht so schwer, als es zunächst aussieht; denn in der Börse ist alles trefflich geordnet. Jeder regelmäßige Börsenbesucher hat seinen bestimmten Börsenstand. Im

Börsenverzeichnis ist derselbe zu ersehen, und in geschäftlichen Mitteilungen gibt der Kaufmann ihn an. Diesen Stand verläßt er während der Börsenzeit nur auf wenige Minuten. Dorthin kehrt er immer wieder zurück. Wenn wir also den Börsenstand wissen, so finden wir auch schnell den gesuchten Herrn.

Das Börsengebäude ist mit dem Rathause durch zwei Flügelbauten verbunden. Dadurch ist zwischen beiden Gebäuden der Rathaushof entstanden. Ihren Haupteingang hat die Börse am Adolphsplatz. Das jetzige Mittelgebäude wurde ein Jahr vor dem großen Brande erbaut. Es blieb mitten zwischen Schutt und Asche stehen. Die Unerschrockenheit und Umsicht beherzter Bürger hat das Haus aus dem allgemeinen Verderben gerettet. Freilich hat es im Laufe der Jahre ein anderes Aussehen erhalten, als es ursprünglich hatte. Mit der Bewohnerzahl Hamburgs mehrte sich auch die Zahl der Kaufleute und der Börsenbesucher. Die Börse mußte daher durch Anbauten dreimal erweitert werden. Das geschah 1859, 1883 und 1910 bis 1911.

Das frühere Börsengebäude stand nicht am Adolphsplatze, sondern an der Trostbrücke, dem alten Rathause gegenüber. Dort fingen vor ungefähr 400 Jahren hamburgische Kaufleute an, sich täglich zu bestimmter Stunde zu versammeln. Auf offener Straße und unter freiem Himmel schlossen sie ihre Handelsgeschäfte ab. Bald wurde ihnen zu diesem Zwecke ein größerer Platz eingeräumt, den sie mit einer niedrigen Mauer umgeben ließen. Nun wurden sie durch Vorübergehende und durch Fuhrwerke nicht so sehr gestört. Dieser Platz wurde die Börse genannt; denn bei Kauf und Verkauf muß man ja die Börse ziehen.

Im Jahre 1578 ließ sich die Gesellschaft oder die Gilde der Gewandschneider, unter der wir uns nicht etwa Schneider, sondern Tuchhändler und Tuchbereiter zu denken haben, auf jenem Platze ein Haus errichten, um sich gegen Regen, Schnee und Wind zu schützen. Das war das erste Börsengebäude in Hamburg. Es wurde später vergrößert und von der ganzen Kaufmannschaft benutzt. Rund 300 Jahre ist die Börse bei

der Trostbrücke gewesen, und die Straße „Bei der alten Börse“ und die „Börsenbrücke“ erinnern uns noch heute an diese Tatsache. Die Tuchhändler und Tuchbereiter oder Gewandbereiter waren wichtige Besucher der ersten Hamburger Börse.

Die Gewandbereiter oder Wandbereiter, wie man sie kürzer nannte, hatten ihre Rahmen zum Trocknen des Tuches auf der Wandrahmsinsel aufgestellt. Die Speicherstraßen „Alter Wandrahm“ und „Neuer Wandrahm“, die jenseit des Zollkanals liegen, der „Wandbereiterbrook“, das „Wandrahmsflet“ und die „Wandrahmsbrücke“ führen ihre Namen zum Andenken an die alte Zeit. Auch die Straße Poggenmühle, wo die Tuchbereiter ihre Walk- oder Pochmühle errichtet hatten, dürfen wir dabei nicht vergessen. Von Tuchhändlern wird heutigentags unsere Börse nicht mehr besucht; denn der Tuchhandel sowohl als auch die Tuchweberei haben sich in Hamburg nicht halten können.

Auch die Samtweber, die aus abgeschorener Seide oder dem Kaffhaar Samt bereiteten und in der Kaffamacherreihe sich anbauten, haben es zu dauerhaften Erfolgen nicht gebracht. Wir werden nur noch durch alte Straßennamen an sie erinnert. Hamburg nahm vor Jahrhunderten einen Anlauf, auch eine Fabrikstadt zu werden neben der Handelsstadt, die in der Börse den Mittelpunkt für ihren geschäftlichen Verkehr hat.

18.
Der Adolphsplatz.

Der freie Platz vor der Börse führt die Bezeichnung Adolphsplatz. Wie eine große Reihe von Namen für Plätze und Straßen in unserer Vaterstadt an vergangene Zustände und Verhältnisse erinnert, so trägt auch dieser Platz seinen Namen zum Gedenken an entschwundene Zeiten. Mit ihm zusammen müssen wir die Adolphsbrücke, den Mönkedamm, die „Große und die Kleine Johannisstraße“ und die Schauenburgerstraße nennen.

Vor rund 700 Jahren war es, als die Grafen von Schauenburg über das Land Holstein und die Stadt Hamburg herrschten.

Sie waren gute Herren, die gar wacker für das Recht und das Wohlergehen Hamburgs sorgten. Dem starken, ritterlichen Grafen Adolf III. von Schauenburg ist in dankbarer Erinnerung ein Denkmal auf der Trostbrücke errichtet worden. Der wichtigste unter den Grafen von Schauenburg war aber für unsere Vaterstadt Adolfs III. Sohn, Graf Adolf IV. Wie die Benennung der Schauenburgerstraße im Andenken an das ganze Geschlecht der Grafen von Schauenburg erfolgt ist, so knüpfen sich die Bezeichnungen Adolphsplatz, Mönkedamm, Johannisstraße an die Person des vierten Adolf. Die nachfolgende Geschichte wird es uns genauer zeigen.

Der Dänenkönig Waldemar hatte den Grafen Adolf III. von Schauenburg besiegt und gefangengenommen, ganz Holstein, Lübeck und weite Strecken an der Nord- und Ostsee erobert und Hamburg belagert. Er bedrückte das Land sehr hart und zwang den Grafen Adolf zu dem Schwur, daß er niemals wieder das Schwert gegen Waldemar führen wolle, wenn er aus der Gefangenschaft freikäme. Adolf III. hielt seinen Schwur. Da stellte sich aber der junge Graf Adolf IV. an die Spitze der Hamburger, der Holsteiner, Dithmarschen, Bremer, Lübecker und Mecklenburger und zog dem Dänenkönig im Jahre 1227 kühn entgegen. Bei Bornhöved trafen sich die beiden Heere. Es kam zu einer blutigen, mörderischen Schlacht. Wenn die Verbündeten, unter ihnen die Hamburger, auch noch so tapfer stritten, so waren die Dänen doch allzu stark. Immer wieder errangen sie Vorteile und waren schon nahe daran, zu siegen. Das konnte ein sehr schlimmer Tag werden. Es war der 22. Juli, der Maria-Magdalenen-Tag.

Als das Schlachtgetümmel am heftigsten tobte und die Dänen mit neuer Macht vordrangen, fiel Graf Adolf auf seine Knie und betete mit lauter Stimme zu der heiligen Maria Magdalena. Er betete so: „O du Heilige, sich erbarmend vom Himmel herab auf uns, und steh uns bei in unserer Not; stärke unseren Mut, und gib uns neue Kraft; laß uns heute siegen über diesen treulosen und schrecklichen Dänenkönig, damit die deutschen Städte und Lande frei und ledig werden

des fremden, schmachvollen Joches! Ich aber will dir sodann in dankbarem Gedenken an deine gnädige Hilfe ein Kloster erbauen in der guten und rechtschaffenen Stadt Hamburg."

Kurze Zeit nach dem Gebet mußte der Feind überall zurückweichen, und ehe es Abend wurde, hatte Adolf den schönsten Sieg erfochten.

Er vergaß seines Versprechens nicht. In der Gegend, wo heute unser Rathaus und die Börse stehen, erbaute er bald nach dem Siege bei Bornhöved ein Kloster, das er Maria-Magdalenen-Kloster hieß. Er übergab es frommen Mönchen, damit sie hier ihr Leben dem Dienste Gottes weihen könnten, und errichtete ihnen bei dem Kloster die Maria-Magdalenen-Kirche. Graf Adolf war seit der Erhörung seines Gebetes ein gar frommer Herr. Nach einiger Zeit gründete er nahe bei dem ersten ein zweites Kloster, das er zu Ehren Johannis des Täufers das Johanniskloster nannte. Es stand in der Nähe der jetzigen „Großen und der Kleinen Johannisstraße".

Die Klöster waren mit einer hohen Mauer umgeben, da die Mönche von der Welt abgeschlossen sein mußten. Um aber das Alsterwasser von den Klöstern abzuhalten, wurde ein Damm in der Alsterniederung aufgeschüttet. Derselbe war den Mönchen ein willkommener und viel benutzter Fußsteig für die Spaziergänge. Bald nannte man ihn daher den Mönkedamm, d. h. Mönchsdamm. Von ihm ist der heutige Straßenname Mönkedamm entlehnt worden.

Durch den Sieg bei Bornhöved war Hamburg von der Gefahr befreit, in die Hände der Dänen zu fallen. Es blühte nun schnell auf. Graf Adolf trug dazu bei, daß der Stadt die Freiheiten bestätigt wurden, die ihr vom Kaiser Friedrich Barbarossa verliehen worden waren. Dazu gewährte er den Hamburger Kaufleuten das Recht, im ganzen Lande Holstein ungestört Handel zu treiben, ohne den sonst gebräuchlichen Zoll zu zahlen; auch ließ er sie ungehindert Verträge mit den Lübeckern, den Dithmarschen, den Friesen usw. zu gegenseitigem Schutze ihres Handels schließen. Als er die Regierung niederlegte und als Mönch in das von ihm gegründete

Maria-Magdalenen-Kloster eintrat, gab es in Hamburg nur die eine Meinung, daß er ein vortrefflicher Herr gewesen sei.

600 Jahre später, im Jahre 1837, als an jener Stelle die Börse gebaut werden sollte, wurden die Klostergebäude abgebrochen. Man wollte aber das Andenken Adolfs IV. dort erhalten. Deshalb gab man dem freien Platze vor der Börse den Namen Adolphsplatz. Dort war schon 1821 auf dem Maria-Magdalenen-Kirchhof das Denkmal Adolphs IV. errichtet worden.

Wo ist aber das Denkmal geblieben, und was ist aus den beiden Klöstern geworden? Das Johanniskloster steht an der Alster in Eppendorf und das Maria-Magdalenen-Kloster an der Richardstraße in Eilbeck. Statt der Mönche haben heute alleinstehende Hamburger Frauen und alte Jungfrauen ihre Wohnung in den Klöstern. Als nämlich Dr. Martin Luther seine neue Lehre verkündete, bekannte sich auch Hamburg zu derselben und wurde eine protestantische Stadt. Die Mönchsklöster paßten also nicht mehr für Hamburg. Daher wurden die Mönche im Jahre 1529 vertrieben, und die Gebäude nebst dem Landbesitz und den sonstigen Einnahmen der beiden Klöster wurden zu milden Stiftungen für Witwen und alte Jungfrauen verwendet. Auch das Johanneum und die Klosterschule am Holzdamm führen ihren Ursprung auf das Johanniskloster zurück. Vor 80 Jahren, 1834 und 1837, wurden die alten, baufälligen Klostergebäude abgebrochen. Es wurden neue, schöne Stiftshäuser am Klosterwall und Glockengießerwall erbaut, an der Ecke der Steinstraße das Stiftsgebäude des Johannisklosters und an der Ecke der Spitalerstraße das Haus des Maria-Magdalenen-Klosters. Dort haben die Stiftsgebäude ungefähr 70 Jahre gestanden. 1901 wurde das Maria-Magdalenen-Kloster in der Richardstraße und 1914 das Johanniskloster in der Heilwigstraße bezogen. Das Adolphsdenkmal ist dem Maria-Magdalenen-Kloster zum Glockengießerwall und von dort zur Richardstraße gefolgt. Dem Platze vor der Börse aber hat man den Namen Adolphsplatz gelassen zum Andenken daran, daß das Wirken und Schaffen des geliebten Herrn zu jener Gegend in ganz besonders enger Beziehung stand.

19.

Der Rödingsmarkt und das Hamburger Bier.

Der Rödingsmarkt ist eine der breitesten Straßen Hamburgs. Es hat kaum eine andere von unsern Straßen ihr Aussehen in gleichem Maße geändert. Wo jetzt die Hochbahn fährt, da war noch vor 30 Jahren ein Flet, an dem einst zahlreiche Kräne standen. Am oberen Ende hat der Kanal einmal mit



Das alte Rödingsmarktflet.

der Alster, am unteren mit der Elbe in Verbindung gestanden, und durch Schleusentore konnte er an beiden Enden abgeschlossen werden. Das war angenehm und nützlich. Als das Flet längst zwecklos geworden war, wurde es im Jahre 1888 zugeschüttet, nachdem schon gleich nach dem großen Brande das obere Stück am „Großen Burstah" gefüllt worden war. In früheren Zeiten hatte dieses Flet aber große Bedeutung.

Am Rödingsmarkt standen zahlreiche Brauereien. Sie entnahmen das Brauwasser dem Flete, ließen sich auf dieser Wasserstraße die Braugerste vor die Tür bringen und beluden

hier die Schiffe, durch die sie das Hamburger Bier nach fernen Städten und Ländern versandten. Alles war bequem eingerichtet. Die Hopfenhändler, die vorher ihre Ware dort verkauften, wo jetzt die Straße Hopfensack ist, brachten den Hopfen nunmehr ganz in die Nähe des Rödingsmarktes. Sie verkauften ihn bei der Nikolaikirche. Der Platz erhielt infolgedessen den Namen Hopfenmarkt.

Das Hamburger Bier war in der Zeit zwischen dem 13. und 17. Jahrhundert sehr berühmt. Wie jetzt das Münchener, Erlanger und Würzburger, so wurde damals das Hamburger Bier nach allen größeren Städten Deutschlands, aber auch nach Holland, England, Dänemark und allen Ländern verschickt, mit denen die Hamburger Kaufleute Handel trieben. Alle Welt lobte das Hamburger Bier; Ärzte verschrieben es den Kranken zur Stärkung. „Es ist ein gar feines Getränk, angenehm und lieblich von Geschmack, anfänglich süß auf der Zunge, hernach etwas säuerlich wie Wein. Es enthält reichlich Nahrung; der Mensch gedeiht vortrefflich dabei und bekommt ein gesundes Blut und eine frische, schöne Farbe." So lautete das Urteil über das Hamburger Bier.

Die Zahl der Brauereien in Hamburg war sehr groß; sie stieg bis auf 531. Viele derselben standen am Rödingsmarkt und in der Reichenstraße, die ihren Namen sowohl den reichen Brauern, als auch den reichen Kaufleuten verdankt, die dort wohnten. Auch die Brauerstraße und der Brauerknechtsgraben erinnern uns an die große Ausdehnung des Braugewerbes in unserer Stadt. In keiner anderen Straße und an keinem anderen Platze standen aber so viele Brauereien beieinander wie am Rödingsmarkt. Wenn auch keine von ihnen so groß war und so viel Bier braute, wie eine unserer jetzigen Brauereien, so wissen wir doch, daß in jener Zeit das Bierbrauen in Hamburg eine so große Bedeutung hatte, daß die Brauer ebensoviel galten wie die Kaufleute.

Das ganze Brauwesen war streng geordnet. Der Rat und die Braumeister wachten sorgfältig darüber, daß alles genau nach der Vorschrift ging. Nur gutes Bier durfte

gebraut werden, und das Geheimnis der Hamburger Braukunst sollte niemand an eine andere Stadt verraten. Mehr als vier Brauknechte durfte kein Brauer halten. Der Knecht mußte zuvor drei Jahre lang Lehrling gewesen sein. Vor seinem Eintritt mußte er das heilige Versprechen geben, niemandem das Geheimnis des Brauens zu sagen, auch niemals selbst in irgendeiner anderen Stadt eine Brauerei einrichten zu wollen. Wer das Versprechen brach, den sollten die schwersten Strafen treffen, sobald er in die Gewalt der Hamburger käme. Kein Hamburger durfte, wo er ihn auch träfe, freundlich zu ihm sein oder ihm in Not und Gefahr irgendwie beistehen.

Von jedem Brau gehörte den Knechten ein Fäßchen Bier zum Trinken. Dasselbe mußte genau die vorgeschriebene Größe haben und mit einem eingebrannten Stempel versehen sein. Wer Braumeister werden wollte, mußte vier Jahre lang in Hamburg Brauknecht gewesen sein, ein gutes Zeugnis von seinem Meister aufweisen können und vom Rat als tüchtig befunden werden.

Durch die Brauer erhielten die Böttcher und Kiemer Arbeit. Mehr als 200 Böttchermeister gab es in Hamburg; sie fertigten die Bierfässer und Braubottiche an. Auch von ihnen wohnten viele am Rödingsmarkt oder in dessen Nähe.

An den Rödingsmarkt grenzt die Straße „Großer Burstah", eine der verkehrsreichsten Straßen Hamburgs. Der Name ist wohl aus den beiden Wörtern Bauer oder Bur und Gestade oder Stade entstanden. In alter Zeit legten wahrscheinlich Bauern mit ihren Fahrzeugen dort am Gestade oder Ufer der Alster an, wenn sie nach Hamburg kamen. Es wird aber erzählt, daß der Straßenname in Verbindung stehe mit einer kühnen Tat der Brauerknechte und mit allerlei Vorrechten, die man ihnen einstmals in Hamburg zugestand.

Die Hamburger führten einen Krieg. Die meisten wehrhaften Bürger waren unter der Führung der Ratsherren ins Feld gezogen. Sie waren weit von Hamburg entfernt. Da fiel eine große Schar von Bauern, die den Hamburgern gern etwas am Zeuge geflickt hätten, über unsere Stadt her. Die

Wachen an den Toren konnten nicht standhalten. Die Bauern erstürmten das Millerntor, das damals ungefähr an der Stelle stand, wo jetzt der Bahnhof Rödingsmarkt ist. Sie drangen mit wüstem Geschrei in die Stadt herein. Aber die jungen Brauerknechte waren unterdessen von ihrer Arbeit gelaufen und hatten sich zum Kampfe gerüstet. Sie waren handfeste und mutige Burschen, und die eichenen Knüttel und die Dauben der großen Fässer waren in ihren Händen gefährliche Waffen. Als das Siegesgeschrei der Bauern recht laut war, brachen sie hervor und hieben so grimmig darauf los, daß sie alles vor sich niederschlugen. Die Bauern wandten sich eiligst zur Flucht; aber es hagelte Schläge auf ihren Rücken. Dabei riefen ihnen die Brauerknechte immer zu, doch stehen zu bleiben; sie schrien aber plattdeutsch: „Stah, Bur, stah!"

Zum Danke für diese vortreffliche Rettungstat, so heißt es, gewährte man den Brauerknechten manches Vorrecht. Zur dauernden Erinnerung benannte man zwei Straßen an der Stelle, wo der Kampf stattgefunden hatte, mit ihrem freudigen Schlachtrufe wider die Bauern. Es sind der „Große" und der „Kleine Burstah".

Die Hamburger Brauerknechte bildeten einen großen Verein. Sogar einen Schutzheiligen hatten sie; es war der heilige Vincent. Nach ihm nannten sie sich Vincentbrüder. Alle zwei Jahre feierten sie ein großes Fest, bei dem es hoch herging, und wobei sich jedweder einmal ordentlich lustig machen, sich högen konnte. Das Fest hieß die Höge der Brauerknechte. Es dauerte acht Tage und wurde am Ende des Monats Januar oder im Anfange des Februars abgehalten. Da wurde gut gegessen und getrunken; da gab es Spiel und Tanz. Die ganzen acht Tage hindurch wurde gar nicht gebraut. Die Knechte waren im Vereinshause am Rödingsmarkt beisammen. Das Haus war mit Fahnen prächtig ausgeschmückt, und innen erscholl Musik. Das lustige Leben dauerte bis in die Nacht hinein, um am nächsten Morgen wieder zu beginnen.

Die Braumeister mußten zu dem Feste nicht nur das Bier, sondern sogar das Fleisch für die Mahlzeiten der Knechte

liefern, und das Stück mußte hübsch groß sein, sonst wurde es von der ganzen Schar unter Hohn und Spott dem Meister zurückgebracht. Die Brauerknechte wählten für die Tage des Festes einen Koch, einen Bäcker, einen Rechnungsführer, einen Schlummervogt und einen Großvogt. Der Bäcker und der Koch verwalteten die Lebensmittel, der Rechnungsführer die gemeinsame Kasse. Der Schlummervogt hatte achtzugeben, daß bei dem achttägigen Feste niemand schliefe, und der Großvogt bildete mit seinen Gehilfen die Polizei. Er schlichtete Zank und Streit unter seinen Gefährten und bestrafte die Schuldigen. Die schwerste Strafe war, mittels einer schweren, eisernen Kette acht Stunden lang angeschlossen zu sein. Ein großer Umzug durch die Straßen war der Glanzpunkt des Festes. Spaß und Mutwille wurde dabei bis zum Übermaß getrieben. Man hat niemals einem anderen Stande so viel Freiheit gestattet und soviel Unfug nachgesehen wie den Brauerknechten. Der Brauereibetrieb war eben in Hamburg lange Zeit bedeutender als jedes andere Gewerbe.

20.

Das Katharinenkirchspiel.

Der Stadtteil, den wir das Katharinenkirchspiel nennen, liegt auf zwei Inseln, der Grimminsel und der Cremoninsel. Dieselben werden von einem Elbarm und einem Alsterarm umspült und sind durch einen schmalen Wasserarm voneinander geschieden. Wie Flußarme sehen diese Wasserstraßen jetzt freilich nicht aus. Wir nennen sie Flet und Zollkanal. Dennoch sind hier nur die alten Rinnen, die sich das Wasser selbst ausgewühlt hatte, vertieft, gleichmäßiger gemacht und mit festen Ufern versehen worden. Wir erkennen jetzt diese Wasserstraßen um so weniger leicht als Flußläufe, als wir wegen der Bebauung nur mühsam die Richtung der Flete verfolgen können.

Schon vor 700 Jahren wurde dieses niedrig gelegene Gebiet durch Eindeichungen gegen Überschwemmung geschützt. Nicht lange, so schlugen Gemüsebauer, Fischer, Handwerker ihre

Wohnung auf diesen Inseln auf. Bald bauten sich auch Kaufleute an. Sie fanden die Lage am Wasser vortrefflich; denn ihre Wohnhäuser waren in jener Zeit zugleich ihre Warenhäuser oder Speicher. Es kamen flüchtige Kaufleute aus Holland hierher. Sie waren ihres evangelischen Glaubens wegen verfolgt worden und fanden hier Aufnahme. Da sie es gewohnt waren, am Wasser zu leben, so war ihnen das Katharinenkirchspiel ein erwünschter Wohnsitz. Manches alte Kaufmannshaus hat hier lange Zeit durch seine Bauart an die Einwanderung der Holländer erinnert, und die Straßennamen „Holländischer Brook“ und „Holländische Reihe“ sind erhalten geblieben, obwohl diese Straßen heut nicht mehr mit Wohnhäusern, sondern mit Freihafenspeichern besetzt sind.



Katharinenkirche.

Die Katharinenkirche ist das älteste von unseren Kirchengebäuden, während die beiden ihrer Gründung nach ältesten Kirchen Neubauten sind. Sie ist der heiligen Katharina geweiht, einer frommen Märtyrerin, die vor 1500 Jahren ihres Glaubens wegen den Tod erduldete. Die geschweiften, holländischen Formen des Turmes paßten gut für jenen Teil unserer Stadt. Die Katharinenkirche hat gar viel erlebt und weiß mancherlei von vergangenen Zeiten zu reden. Ihr Turm trägt seit 1658

eine vergoldete Krone von etwa vier Metern Höhe. Sie ist ein Geschenk an die Kirche. Es geht aber die Sage, daß das Gold dazu vom Seeräuber Störtebeker herrühren solle. Als man ihm sein Urteil meldete, wollte er sein Leben durch Gold erkaufen. Er versprach dem Hamburger Rat eine goldene Kette, die so lang wäre, daß man die ganze Stadt damit umspannen könnte. Das Gold wollte er aus seinen verborgenen Schätzen herbeischaffen. Man glaubte ihm nicht. Aber einige Tage nach seiner Hinrichtung fand man, daß der dicke Mast seines Schiffes ausgehöhlt und mit Gold gefüllt war. Aus diesem Golde, so berichtet die Sage, wurde die goldene Krone des Katharinenturmes gemacht.

Die Katharinenkirche ist mit der Nikolaikirche dasjenige von unseren Gotteshäusern, in dem die evangelische Lehre Luthers der Stadt Hamburg zuerst verkündet wurde. — 1813 war der Turm den Franzosen ein Ziel, als sie von der Veddel her Hamburg beschossen. Bald darauf mußte die Kirche ihnen als Pferdestall dienen. Die Soldaten richteten großen Schaden darin an. Sie zertrümmerten auch den kostbaren Taufstein, den sie benutzten, ihre Pferde zu tränken. 126 000 Mark hat die Wiederherstellung der Kirche gekostet.

1842 wütete das große Feuer in furchtbarer Nähe und überschüttete die Kirche längere Zeit mit einem Funkenregen. Zwei braven Männern ist die Rettung des Gotteshauses zu danken. Es sind der Zimmermeister Fetterlein und der Maurermeister Breckelbaum. Sie bewaffneten ihre Leute mit Handspritzen, Eimern, Decken und Laternen. Tag und Nacht hielten sie Wache auf dem Turm und auf dem Kirchendach. Sie waren siegreich gegen die sengende Gluthitze, die von den brennenden Speichern der „Neuenburg“ herüberwehte.

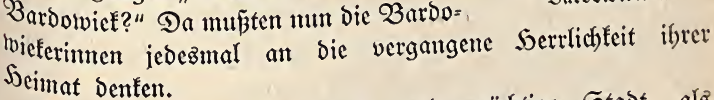
Die Namen der Straßen im Katharinenkirchspiel haben vielfach Beziehung zu der alten Zeit. Da ist die Straße „Bei den Mühren“, d. h. bei den Mauern, wo eine doppelte Mauer aus Granitblöcken und aus Backsteinen gegen Wassersgefahr und feindliche Angriffe schützte. Gewaltige Steinblöcke, oft durch dicke, eiserne Klammern aneinander gebunden, zog

man später bei einer Verbreiterung des Fletes daselbst hervor. Sie zeugten von der Festigkeit der alten Mauer. — In dem Flet bei der Gröningerstraße pflegten die Schiffe der Gröninger Kaufleute anzulegen und auszuladen, solange die Fletseite noch nicht bebaut war. Von ihnen ist der Name auf die Straße übergegangen. — Von mancher Straße weiß man nicht sicher, woher sie ihren Namen hat. Der interessanteste Name aber ist die Bezeichnung „Beim Zippelhause“. Es ist die ganze Geschichte des Unterganges einer großen und mächtigen Stadt, an welche dieser Straßenname erinnert.



Bardowiekerin.

Den Hamburger Kindern sind die Bardowiekerinnen bekannt, die zuweilen so leicht und zierlich mit dem Gemüsekorbe auf dem Kopfe durch unsere Straßen schreiten. Den Bardowiekern hatte die Stadt Hamburg ein Haus gebaut, woselbst sie ihre Zwiebeln verkaufen konnten, die sie plattdeutsch Zibbeln oder Zippeln nannten. Es stand bis vor kurzer Zeit an der Straße „Beim Zippelhause“. Übermütige Straßenjungen neckten und ärgerten wohl die guten Bardowiekerinnen mit der Frage: „Wat moakt de Bull von Bardowiek?“ Da mußten nun die Bardowiekerinnen jedesmal an die vergangene Herrlichkeit ihrer Heimat denken.



Bardowiek war eine große und prächtige Stadt, als Hamburg noch klein war. Neun Kirchen erhoben sich in derselben. Hinter hohen und festen Mauern fühlten sich die Bürger sicher. Die Stadt gehörte zum Herzogtum Heinrichs des Löwen, der zur Zeit des Kaisers Friedrich Barbarossa und des Grafen Adolfs III. von Schauenburg lebte. Der Kaiser hatte den Herzog nach England verbannt, weil er sich gegen ihn aufgelehnt hatte. Als nun der Kaiser ins heilige Land gezogen war, kehrte Heinrich zurück. Die Bardowieker

aber verschlossen ihm die Tore. Da ergrimmte der Löwe sehr, sammelte ein großes Kriegsheer und belagerte Bardowiek. Die Bürger spotteten seiner; denn sie glaubten, die Stadt sei uneinnehmbar, weil sie gut bewacht und rings von tiefem Wasser umgeben war. Da wurde, so erzählt man, ein Bardowieker, der keine böse Absicht hatte, zum Verräter. Es war der Gemeindestier oder Stadbulle. Er hatte die Stadt verlassen, um sich frisches Gras zu suchen, war durch den breiten Stadtgraben gegangen, verirrte sich dann und wurde gefangen genommen. Die Kriegsleute verurteilten ihn, geschlachtet und gegessen zu werden. Da kam der Herzog hinzu. Er gab ihn frei, sandte ihm aber einige seiner Leute nach, um auszukundschaften, wo und wie der Bulle in die Stadt käme. Auf diese Weise erfuhr Heinrich die Furt, d. h. die seichte Stelle im Wasser, wo man dasselbe durchwaten konnte. Nun ließ er Sturm blasen, drang an jener Stelle in die Stadt ein und eroberte sie nach hartem Kampfe.

Furchtbar wütete der Löwe in der besiegten Stadt. Die Einwohner wurden erschlagen, die Wohnhäuser und Kirchen verbrannt, die Stadtmauern und Wälle niedergerissen, die Stadtgräben zugeschüttet. Der Dom war das einzige Überbleibsel von der schönen und reichen Stadt. An denselben ließ der Herzog auf lateinisch die Worte schreiben: „Das sind die Spuren des Löwen." An der Stelle des alten Bardowiek steht heute ein Flecken. Statt des Großhandels treiben die Bardowieker Gemüsebau. Sie verhandeln ihre Zwiebeln, Petersilie, gelben Wurzeln usw. in Hamburg.

Warum hat Hamburg ihnen aber das Zippelhaus gebaut? Die Bardowieker verkauften die großen Granitblöcke ihrer zerstörten Mauern nach Hamburg. Mancher von den Blöcken, die bei den Mühren lagen, hätte die Geschichte von Heinrich dem Löwen, von Bardowiek und dem Bullen erzählen können, der das Unglück über seine Stadt brachte. Zum Dank für die Steine und aus Mitleid über ihr Unglück gab Hamburg den Bardowiekern das Recht, ohne Gewerbeschein hier ihre Grünwaren zu verkaufen. Es baute ihnen auch noch das Zippelhaus unfern der Katharinenkirche.

21.
Die Seeschiffahrt und die Hamburg-Amerika-Linie.

Hamburg ist die erste Handelsstadt Deutschlands. In Europa ist nur Londons Handel größer als derjenige Hamburgs. Das galt beim Ausbruch des Weltkrieges, und so muß es bald wieder sein. Es mußten aber viel Arbeit, Klugheit, Entschlossenheit und Weisheit zusammenwirken, um Hamburg an die Spitze der deutschen Handelsstädte zu bringen und zu einer der größten Handelsstädte der Welt zu machen. Umsichtige Kaufleute, unternehmende Schiffsreedereien und weise Gesetzgeber haben in gleicher Weise dazu beigetragen.

Hamburgs Handel ist hauptsächlich Seehandel. Ungeheure Mengen von Waren werden alljährlich über See nach Hamburg gebracht und von Hamburg über See versandt. Hamburg gleicht einem Riesen, der mit dem einen seiner gewaltigen Arme tief in unser Vaterland hineinlangt, mit dem andern aber über die See hinweg nach fremden Ländern und fremden Erdteilen. Beide Riesenarme führen Handelsgüter nach Hamburg. Hier übergibt die rechte Hand der linken und die linke der rechten, was sie herbeibrachte. Nun reicht der eine Arm die deutschen Waren zum Ausland hinüber, der andere aber die fremden Waren ins deutsche Innenland hinein. Den einen Riesenarm bildet die Seeschiffahrt, den andern die Flußschiffahrt und die Eisenbahn. Unsere Hafenanlagen sind der Ort, wo der Umtausch aus der einen in die andere Hand stattfindet.

In unserem Hafen werden die heimgebrachten Auslandsgüter aus den Seeschiffen in Flußschiffe und Eisenbahnwagen, aber auch in Schuten und Kaischuppen geladen. Umgekehrt erhalten die Seeschiffe hier neue Fracht aus Kähnen und Zügen, aus Schuppen und Schuten. Das Ausladen und Befrachten oder das Löschen und Laden, wie es seemännisch heißt, wird mit Kränen besorgt. Es ist eine Lust, zuzusehen, wie das arbeitet, pustet, schnurrt und rasselt. Hier heben zwei elektrische Kräne Blauholz aus einem Seedampfer und legen es auf die

Eisenbahnwagen, die auf dem Geleise am Kai stehen. Dort wendet ein anderer Kran seinen langen Arm besonders geschäftig bald dem Kaischuppen, bald dem Schiffe zu. Jedesmal umschlingt die Kette sechs große Kisten zugleich; der Kran zieht sie hoch, wendet sich vom Schuppen zum Schiff, läßt die Kette niederschnurren und legt die Last in den Laderaum. Jenes Schiff liegt an einem Pfahlbüschel im Hafenbecken. An seiner rechten Seite haben zwei Schuten, an der linken hat ein Elbkahn festgemacht. Nach beiden Seiten wird gelöscht. Der Elbkahn wird seine Ladung nach Magdeburg fahren; die Schuten werden die ihrige zum Speicher bringen. Ein Oberländerkahn wartet schon darauf, einen Platz am Dampfer zu finden.

Der Hamburger Kaufmann hat bereits vor Ankunft des Schiffes die Ware teilweise nach Magdeburg, Halle, Dresden, teilweise nach Berlin und Breslau verkauft. Er sendet sie sofort an die Käufer ab. So vielgestaltig ist das Löschen und Laden, daß wir lange bewundernd zuschauen. Der Warenverkehr im Hafen ist doch viel gewaltiger, als wir dachten.

Hamburg erhält auf dem Seewege jährlich 300 Millionen Zentner Waren, welche es ins Inland befördert. Es bekommt vom inneren Deutschland auf dem Schienen- und Wasserwege ungefähr 200 Millionen Zentner zur Versendung ins Ausland. Es sind daher tagtäglich 10 000 Arbeiter im Dienste des Handels auf den Schiffen, an den Kaien und in den Kaischuppen beschäftigt. Die Waren haben zusammen einen Wert von 7000 Millionen Mark, zur Hälfte für Einfuhr und zur Hälfte für Ausfuhr. Jährlich 10000 ankommende und 10000 abfahrende Güterzüge und 26000 niederwärts- und 26000 aufwärtsfahrende Flußschiffe sind die Beförderungsmittel zwischen Hamburg und dem inneren Deutschland. Bei den billigen Massengütern kommt es meist nicht darauf an, ob sie eine Woche früher oder später ihren Bestimmungsort erreichen. Sie werden daher langsam aber billig auf dem Wasserwege befördert. Die teureren Stückgüter dagegen übergibt man den Eisenbahnen. Sie schaffen die Waren schnell an den

Bestimmungsort. Unter Hamburgs inländischen Abnehmern steht Berlin allen anderen Städten weit voran.

Vor der Gründung des Deutschen Reiches war der Güterverkehr Hamburgs sehr viel geringer. Die Hamburger Seehandelsflotte zählte damals 240 Schiffe, darunter 5 Dampfer. 1914 dagegen besaßen unsere Reeder und Reedereigesellschaften neben 300 Ozeanseglern nicht weniger als 700 Ozeandampfer, unter denen wahre Riesen waren. Allen Hamburgern wohlbekannt sind die Namen Laeisz, Woermann und Sloman, sowie die



Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika-Linie.

Bezeichnungen Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Kosmos-Linie, Deutsche Ost-Afrika-Linie, Deutsche Levante-Linie, Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft usw. Die allerbekannteste und wichtigste der hiesigen Schiffsreedereien aber ist die Hamburg-Amerika-Linie.

Jeder Hamburger, nein, jeder Deutsche ist stolz auf die Hamburg-Amerika-Linie. Sie ist die größte Schiffahrtsgesellschaft der ganzen Welt. Keine englische, keine amerikanische Reedereigesellschaft kommt ihr gleich. In unserm Vaterlande zählt sie zu den 300 Riesenbetrieben, die je über 1000 Personen beschäftigen. Sie nimmt aber den zweiten

Platz unter ihnen ein; denn nur die Kruppschen Werke sind ihr überlegen.

Die Hamburg-Amerika-Linie ist noch nicht alt. Während zu früherer Zeit die Schiffe in unregelmäßiger Fahrt hierhin und dorthin fuhren, wie sich gerade ausreichende Ladung oder genug Auswanderer für einen Platz fanden, machte sich immer mehr das Bedürfnis für regelmäßige Fahrten nach Nordamerika geltend. Da vereinigte sich im Jahre 1848 eine Anzahl Hamburger Kaufleute auf Drängen des Kaufmanns August Bolten zu einer Schiffahrtsgesellschaft. Sie brachten ein Kapital von beinahe einer halben Million Mark auf, gaben Anteilscheine für das eingezahlte Geld aus und nannten sich Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft (HAPAG). In regelmäßigen, monatlichen Fahrten wollte die Gesellschaft vier Schnellsegler zwischen Hamburg und Neuyork laufen lassen. Der erste davon war 1848 fertig. Er hieß „Deutschland“ und galt für ein sehr großes, schönes Schiff. 200 Auswanderer und 20 Kajütenfahrgäste konnte er aufnehmen. Das war damals sehr viel. So war der Anfang der Hamburg-Amerika-Linie.

Wie erstaunlich hat die Reederei sich in den 70 Jahren ihres Bestehens entwickelt! 1856 fuhren ihre beiden ersten Dampfer, 1859 die beiden ersten Doppelschraubenschnelldampfer. 1914 verfügte sie über 179 Ozeandampfer und 225 Hilfsfahrzeuge. Die letzteren sind Personenschiffe für den Seebäderdienst, Seeschlepper, Flußschlepper, Barkassen, Seeleichter, Flußleichter und andere Fahrzeuge. Mit ihrer gewaltigen Handelsflotte unterhielt sie 66 feste Dampferlinien, die den ganzen Erdball umspannen und 400 große Hafenstädte der Welt stetig miteinander verbanden. Ihre Schiffe fuhren regelmäßig von Hamburg und teilweise auch von Stettin und von Genua nach allen großen Seestädten Nord-, Mittel- und Südamerikas, der Westküste Amerikas, Arabiens und Persiens, Indiens, Chinas, Japans und Russisch-Ostasiens. Sie betrieb regelmäßige Fahrten von Genua nach Neapel und Ägypten und von der Westküste Nordamerikas nach Ostasien. Dazu

kommen Küstenfahrten zwischen der Elb- und Rheinmündung, Fahrten nach den deutschen Nordseebädern Helgoland, Amrum, Sylt und Norderney und Küstenfahrten in Amerika und in Ostasien. „Mein Feld ist die Welt“, das ist ihr Wahlspruch. Ihre Seedampfer führten in einem Jahre 1000 Rundreisen aus, die zusammen 15 Millionen Kilometer lang sind, also 400mal um die Erde herum reichen würden. Sie beförderten 400000 Fahrgäste und 130 Millionen Zentner Frachtgut. Das ist eine so ungeheure Menge, daß 13000 lange Güterzüge, also tagtäglich 36 Züge nötig sein würden, wenn das alles mit der Eisenbahn fortgeschafft werden sollte. Der Verkehr mit Nordamerika und in erster Reihe mit Neuyork war besonders lebhaft. Die größten Hapagdampfer waren darum in die Linien Hamburg-Neuyork und Hamburg-Philadelphia eingestellt worden. Es gehörten dazu die Doppelschraubendampfer Kaiserin Auguste Viktoria, Amerika, President Lincoln, President Grant, Cleveland, Cincinnati, Patricia, Pretoria, Pennsylvania, Graf Waldersee u. a.

Wie die Zahl, so ist auch die Größe der Schiffe gestiegen. Die neuen Dampfer laden wohl 20mal so viel Fracht wie die ersten Schiffe der Gesellschaft. Ihre Fahrgäste sind außerordentlich viel zahlreicher und dabei unvergleichlich viel bequemer und angenehmer untergebracht.

Die Hamburg-Amerika-Linie ist in der Entwicklung ihrer Schiffe stetig fortgeschritten. Ihre drei neuesten Dampfer, die man die Imperatorklasse nennt, sind Riesen unter den Fahrzeugen, die auf dem Ozean schwimmen. Sie sind auf den beiden größten Hamburger Werften erbaut worden. Den Imperator baute die Vulkanwerft, Vaterland und Bismarck die Werft von Blohm und Voß. Die beiden zuerst genannten Schiffe standen beim Ausbruch des Weltkrieges bereits im Dienst, Imperator befand sich in Hamburg, Vaterland leider in Amerika. Vaterland ist das größte Schiff der Welt, das vor dem großen Kriege über den Ozean gefahren ist.

Vaterland ist ein Riesenkunstwerk, ein schwimmender Riesengasthof vornehmster und behaglichster Art. Das Schiff ist

289 Meter lang. Wenn man sich auf den Nikolaiturm den Michaelisturm hinauf gestellt und daneben das Schiff der Länge nach aufgerichtet hinzu denkt, so würde es die beiden Türme noch überragen. Es ist 30 1/2 Meter breit und vom Kiel bis zum Bootsdeck 31 Meter hoch, also, aus dem Wasser gehoben, höher als die höchsten Wohnhäuser Hamburgs. Es wiegt ohne Maschinen, Kessel und Ladung 40 Millionen Kilogramm oder 800000 Zentner. Zu seiner Herstellung wurden 730000 Zentner Stahl, 40000 Zentner Eisen, 20000 Zentner Kupfer und 130000 Zentner Holz verarbeitet. Sein Steuer wiegt 2500 Zentner. Voll beladen verdrängt es 1200000 Zentner Wasser.

Was bietet nicht die innere Einrichtung des Schiffes, um auch die anspruchvollsten Fahrgäste zu befriedigen. Da sind die großen, prachtvollen Speisesäle, ein Konzert- und Ballsaal, ein Wintergarten, eine Schwimmhalle nebst elektrischen Lichtbädern und Wasserbädern der verschiedensten Art, 2 Turnhallen mit allen bekannten Turngeräten, eine Bücherei mit 2700 Bänden in deutscher, französischer und englischer Sprache, eine Druckerei, eine Dunkelkammer zum Photographieren. Dazu kommen Rauchzimmer, Schreibzimmer, Kinderzimmer, Gesellschaftszimmer, ein Blumenladen, eine Auskunftei, Wasserleitung, Fahrstühle durch alle Geschosse, Fernsprecher und drahtlose Telegraphie u. a. m.

Rund 15000 elektrische Lampen beleuchten die Räume des Schiffes taghell.

Durch vorzügliche, natürliche und künstliche Einrichtungen wird unaufhörlich in allen Sälen, Hallen, Zimmern und Kammern gelüftet.

Elektrische Heizung und Dampfheizung erzeugen eine behagliche Wärme.

Die Verpflegung der Fahrgäste ist in allen vier Klassen, auch im Zwischendeck vorzüglich und reichlich. Der Dampfer braucht für eine Überfahrt nach Amerika sieben Tage. Für diese Zeit nimmt er unter anderm 45000 Pfund frisches Fleisch, 48000 Eier, 25000 Pfund Gemüse, 15000 Liter

Milch, 32000 Liter Bier, 10000 Liter Wein, 15000 Flaschen Mineralwasser, 4000 Dosen eingemachte Früchte usw. mit. Dazu kommt frisches Obst, Rauchwaren, Keks, Krämerwaren, Fische, Geflügel, Kartoffeln, Mehl usw. Schlachterei, Bäckerei, Konditorei, Kaffeeküche sind an Bord. Die Teigknetmaschinen, Brotschneide-, Kartoffelschäl-, Kaffeemahl-, Fleischhackmaschinen werden elektrisch getrieben.

Gewaltig ist die Leinenausrüstung. Es werden 52000 Mundtücher, 30000 Handtücher, 10000 Kissenbezüge, 5000 Bettbezüge, 5000 Bettücher mitgenommen.

Das Schiff kann rund 5000 Personen an Bord nehmen, darunter 1234 Mann Schiffsbesatzung. Zu derselben gehören: 1 Kommodore, 4 Kapitäne, 7 Offiziere, 1 Oberingenieur, 3 erste Ingenieure, 35 Ingenieure und Elektriker, 3 Ärzte, 1 Oberfeuerwehrmann, 5 Feuerwehrleute usw., endlich 187 Heizer und 181 Trimmer.

Wie für die Verpflegung und Behaglichkeit, so ist auch für die Sicherheit der Fahrgäste und der Schiffsmannschaft und für die Sicherheit des Schiffes gesorgt worden. Ein doppelter Boden bietet Schutz bei möglichem Auflaufen. Starke stählerne Längs- und Querschotte teilen den Dampfer in wasserdichte Abteilungen. Wenn der Kapitän auf der Kommandobrücke einen kleinen Hebel herumlegt, so schließen sich alle Schotte durch Wasserkraft, und im ganzen Schiff ertönen die Glockensignale. Mögen nun ein paar Abteile voll Wasser laufen, so schwimmt das Schiff doch noch. Durch Funkspruch wird Hilfe herbeigerufen. Unterwasserschallsignale melden jedes Geräusch in der Nähe des Schiffes, mag dasselbe durch Klippen verursacht sein oder durch ein anderes Schiff, das der Nebel verbirgt. Ein Scheinwerfer erhellt sodann die Wasserfläche in weitem Umkreise. Für den Notfall sind 83 Rettungsboote da, die zusammengekoppelt und durch 2 Barkassen geschleppt werden können.

Gegen Feuer und Rauch im Schiff schützen feuerfeste Wände und Schotte, die einer Hitze von 1000 Grad standhalten. 1240 Feuermelder machen es möglich, die Feuerwehrleute

schleunigst herbeizurufen. Sie bekämpfen das Feuer durch Wasserduschen und durch Kohlensäure.

Was der menschliche Geist ersinnen kann, um den Aufenthalt auf einem Schiff behaglich zu machen, das findet sich hier in vollstem Maße. Es ist bei den neuen Schiffen nicht darauf gesehen worden, recht viele Fahrgäste unterzubringen, sondern darauf, daß jeder Fahrgast es recht bequem und gemütlich habe. Früher wurde die Seereise gefürchtet. Es war unbehaglich in den engen Schiffsräumen, die oft schlecht gelüftet waren. Man vermißte allerlei Dinge, durch welche die Häuslichkeit so angenehm ist. Die Mahlzeiten waren einförmig, und man litt oft sehr von der Seekrankheit. Wer nicht mußte, der fuhr nicht über das Meer. Die Hamburg-Amerika-Linie hat es aber verstanden, die Übel der Seefahrt auf ihren Schiffen ganz zu beseitigen oder sehr zu mildern. Eingebaute Schlingertanks geben dem Schiff einen ruhigen Gang, und die Turbinen erzittern es nicht. Die Seefahrt ist zu einer Erholungs- und Lustreise geworden. Alljährlich veranstaltet die Reederei Reisen um die Welt und andere Vergnügungsfahrten für reiche Leute. Reiseziele sind Norwegen, Island, Spitzbergen, die schönen Küstenplätze des Mittelmeeres oder die Küsten Amerikas oder Asiens.

Wie die Größe, Bequemlichkeit und Sicherheit der Schiffe, so wuchs auch die Schnelligkeit der Fahrt außerordentlich. Der Schnellsegler Deutschland brauchte für die Reise von Hamburg nach Neuyork 42 Tage. Der Schnelldampfer Deutschland, der 50 Jahre später erbaut wurde, legte die Strecke in 5 Tagen 7½ Stunden zurück.

Natürlich sind die jetzigen Schnelldampfer sehr viel teurer als die früheren Segelschiffe. Der Schnellsegler Deutschland hat 132000 Mark gekostet, der Schnelldampfer Deutschland dagegen 12 Millionen Mark, also beinahe 100 mal so viel. Noch viel teurer sind die neuesten Riesendampfer. Der Imperator ist mit 22, Vaterland mit 23 Millionen Mark versichert.

Wieviel Kohlen mag wohl ein Doppelschraubenschnelldampfer von hier bis Neuyork verbrauchen? Die Maschinen sind nicht mit drei Mahlzeiten den Tag zufrieden, sondern wollen

unabläßig gefüttert werden, Tag und Nacht. Vaterland kann 180000 Zentner Kohlen mitnehmen und verbraucht täglich 10000 Zentner. 100 Familien reichen ein Jahr mit dem aus, was die Maschinen eines Doppelschraubenschnelldampfers in einem Tage verschlucken.

Wie viel kostet wohl eine Fahrt nach Amerika? Es kommt darauf an, mit welchem Schiffe man fährt und welchen Platz man mietet. Man kann für 200 Mark und auch für 2000 Mark hinüberfahren. Auf den Weltreisen aber, die ungefähr vier Monate dauern, kosten die teuersten Zimmer mit Verpflegung für eine Person bis zu 15000 Mark.

Die Gesellschaft muß heute bei ihrem großen Betriebe ein viel größeres Kapital zur Verfügung haben als früher. Mit einer halben Million Mark wurde sie gegründet. Jetzt arbeitet sie mit 300 Millionen Mark. Sie erzielt jährlich einen Betriebsgewinn von 40 Millionen Mark.

Der Größe der Handelsflotte entsprechen die Einrichtungen am Lande. Die Reederei hat am Alsterdamm ein stattliches Verwaltungsgebäude und auf Kuhwärder die Gebäude für die technischen Geschäftszimmer und die Ausrüstungsabteilung errichtet. Sie besitzt große Geschäftshäuser in Berlin, London und Neuyork. Sie hat den ganzen Kaiser-Wilhelm-Hafen und den Ellerholzhafen samt Kaianlagen und Kaischuppen vom Hamburger Staate für eine Jahresmiete von 1½ Millionen Mark in Pacht genommen. Für den Seebäderdienst besitzt sie Betriebsanlagen an den St.-Pauli-Landungsbrücken. Auf der Veddel hat sie eine große Zahl Häuser zum Obdach für Auswanderer, nebst einer evangelischen und katholischen Kirche und einer Synagoge erbaut; die Anlagen kosten drei Millionen Mark. Auf dem Hauptbahnhofe hat sie eine eigene Gepäckabfertigungsstelle für ihre Fahrgäste. Sie besitzt außer ihren Hamburger Kaianlagen ähnliche Einrichtungen in Stettin, Emden, Antwerpen, Havre, Neuyork, an der mittel- und südamerikanischen und an der chinesischen Küste.

Die Hamburg-Amerika-Linie beschäftigt 15000 Mann zur See und 8500 Personen als Beamte und Arbeiter zu Lande, in Hamburg allein 7000.

Sie zahlt jährlich mehr als ½ Million Mark Einkommensteuer, 800 000 Mark für Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung ihrer Arbeiter, 170 000 Mark zur Pensionskasse ihrer Beamten und rund 300 000 Mark für Krankenhausbehandlung, Heilmittel und Unterstützung ihrer Schiffsangestellten, die in Hamburg und anderen Hafenplätzen erkranken. Auch hat sie mit einem Grundkapital von 200 000 Mark eine Arbeiterhilfskasse gegründet, um den Angehörigen ihrer Arbeiter freie ärztliche Behandlung und Pflege, sowie ihnen selbst in Fällen der Not eine angemessene Unterstützung zu sichern.

Dieses gewaltige Unternehmen ist in einem solchen Maße in unser Wirtschaftsleben hineingewachsen, daß wir uns gar nicht ausdenken können, wieviel Not und Kummer entstehen müßten, wenn der ganze Betrieb dauernd aufhörte. Es wären damit nicht nur die Tausende von eigenen Angestellten und Arbeitern der Reederei brotlos, sondern auch Tausende von denen, die in Schiffswerften, Schlossereien, Klempnereien, Tischlereien, in Schlachtereien, Bäckereien, Konservenfabriken, in Druckereien, Agenturen usw. mittelbar für die Reederei arbeiten und durch sie verdienen.

Die Reederei verbraucht auf ihren Schiffen in einem Jahre für 30 Millionen Mark Steinkohlen, an Lebensmitteln aber 9 Millionen Pfund Fleisch, 12 Millionen Pfund Kartoffeln, 10 Millionen Pfund Mehl und Brot, ½ Million Pfund Geflügel, ½ Million Pfund Fische, 1200 Tonnen Heringe, 1300 Pfund Sardellen, 80 000 Pfund Wurst, 40 000 Pfund Hummer und Krebse, 250 000 Pfund Käse, 4 Millionen Stück Eier, 200 000 Dosen Gemüse, 200 000 Pfund Schneidebohnen und Sauerkohl, 2½ Millionen Pfund Hülsenfrüchte, Reis, Graupen, Sago usw., 1 Million Apfelsinen, 1 Million Zitronen, ½ Million Liter Milch, ½ Million Pfund Kaffee, 1½ Million Liter Bier, 250 000 Flaschen Wein usw. Das alles zusammen beträgt ein Gewicht von mehr als 25 Millionen Pfund. Wieviele Hände haben sich zur Herstellung dieser Lebensmittel geregt, wieviele Familien haben ihren Unterhalt dabei gefunden!

22.

Der Hafen.

Auf unserer Stadtwanderung kommen wir über den Meßberg. Wir überschreiten den Zollkanal auf der Wandrahmsbrücke und treten in einen Stadtteil von ganz besonderer Art ein. Die langen Häuserreihen, zwischen denen wir gehen, sind gleichmäßig aus roten Ziegeln erbaut. Sie sind mit Buchstaben und Nummern bezeichnet und stehen mit der einen Längsseite an der Straße, mit der anderen am Wasser. Sie sehen auch gar nicht wie Wohnhäuser aus. Es sind Speicher; wir sind im Freihafen. In Hamburg müssen wir von der Wohn- und Geschäftsstadt die Freihafen- und Speicherstadt unterscheiden. Der Zollkanal trennt sie voneinander.

Der Zollkanal zweigt sich oberhalb der Elbbrücken von dem Elbstrome ab. Er führt am Stadtteich herunter zum Meßberg, von da an der inneren Stadt entlang und bei den Landungsbrücken St. Paulis in das freie Fahrwasser der Elbe hinein. Man benutzte zur Herstellung des Zollkanals alte Wasserläufe, von denen einige bedeutend verbreitert und vertieft wurden. Daher kommt es auch, daß der Kanal in seinen einzelnen Stücken so verschieden benannt ist. Er heißt Oberhafenkanal, Oberhafen, Zollkanal, Binnenhafen, Niederhafen. Bei einer Breite von 45 Metern bietet er einer großen Zahl von Schuten, Kähnen und Schleppdampfern genügend Raum. Bei einer Tiefe von 2½ Metern zur Ebbezeit kann er stets von den größten Schuten und Flußschiffen befahren werden. Die Waren können also unserer Wohn- und Geschäftsstadt zu jeder Zeit zugeführt werden.

Im Freihafengebiete liegt der ganze Schiffs- und Seehandelsverkehr Hamburgs. Es gehört zum Freihafen das Speichergebiet jenseit des Zollkanals, die gesamten Hafen- und Kaianlagen, der Elbstrom von den Elbbrücken bis St. Pauli und der größte Teil des hamburgischen Stückes von der Insel Wilhelmsburg. Wenn das Schiff aus der See kommt, so fährt es unter Zollbewachung die Elbe herauf zum Freihafen. Innerhalb

desselben sind alle Waren zollfrei, sowohl die Waren der Speicher, als die der Kaischuppen und Schiffe. Die Zollpflicht tritt erst in dem Augenblicke ein, in dem die Ware die Zollgrenze überschreitet. Es dürfen im Freihafengebiete Schiffswerften und Fabriken eingerichtet und alle Arten von Groß- und Versandgewerbe betrieben werden. Es können also Handelswaren in dem Zustande der Rohstoffe über See in unseren Freihafen gebracht, hier verarbeitet und über See wieder ausgeführt werden, ohne die Zollgrenze zu überschreiten und verzollt zu werden.

Die Hamburger Speicher-, Hafen- und Kaianlagen mit den vielen Kränen und sonstigen mechanischen Einrichtungen gehören zu den größten und besten in der Welt. Ungeheure Mengen von Erde grub man an verschiedenen Stellen diesseit und jenseit des Elbstromes aus; dazwischen ließ man Landzungen für Kaianlagen stehen und schüttete sie höher auf. So entstand eine Reihe langgestreckter Becken, die zum Strome hin offen sind. Dort finden die Schiffe vollkommen geschützte Liege- und die allerbequemsten Ladeplätze. Es sind für die Seeschiffe diesseit der Elbe erbaut worden: 1. der Sandtorhafen mit dem Sandtorkai und Kaiserkai, 2. der Grasbrookhafen mit dem Dalmannkai und Hübenerkai, 3. der Baakenhafen mit dem Versmannkai und Petersenkai. Am freien Elbstrome liegt der Strandkai am Strandhafen und der Kirchenpauerkai beim Baakenhafen. Kleinere Becken sind der Magdeburger Hafen und der Brooktorhafen. Sie dienen zur Überführung von Gütern aus dem Freihafen in das Zollgebiet. Jenseit des Elbstromes liegen zwei Gruppen von Seeschiffhäfen, die oberen und die niederen Häfen. Zu den oberen Seeschiffhäfen gehören: 1. der Segelschiffhafen mit dem Asiakai, Amerikakai und Segelschiffkai, 2. der Hansahafen mit dem O'Swaldkai, dem Lübeckerufer und dem Bremerufer, 3. der Indiahafen mit dem Indiakai, Australiakai und Afrikakai, 4. der Petroleumhafen. Die niederen Seeschiffhafen sind folgendermaßen benannt: 1. der Kuhwärderhafen mit dem Steinwärderufer und dem Grevenhofufer, 2. der Kaiser-Wilhelm-Hafen

mit dem Auguste-Victoria-Kai, dem Reiherkai und dem Kronprinzenkai, 3. der Ellerholzhafen mit dem Mönckebergkai, 4. der Kohlenschiffhafen. Der Hamburger Schiffsverkehr wächst jedoch so sehr, daß die vorhandenen Hafenbecken nicht mehr ausreichen und neue Becken bei Finkenwärder hergestellt werden müssen.

Die Landzungen zwischen den Becken tragen große Lagerschuppen, Bahngeleise und die vortrefflichsten Lade- und Löschvorrichtungen. Jede Zunge läuft nach dem Strome hin in eine Spitze aus, die den Namen Höft führt. Die Höfte



Segelschiffhafen.

sind mit Anlegestegen für den Personenverkehr versehen. Zum Höft fahren wir mit dem Fährdampfer. Von dort aus sind die Schuppen, die Kaie und die Schiffe leicht zu Fuß zu erreichen. Den ganzen Tag hindurch sorgt die Hafenrundfähre für eine regelmäßige Verbindung nach den Höften.

Der Kaiser-Wilhelm-Hafen und der Ellerholzhafen sind von der Hamburg-Amerika-Linie gepachtet worden und werden nur von den Schiffen dieser Reederei benutzt. Im Baakenhafen legen regelmäßig die Schiffe der Levantelinie, der Woermannlinie und der Deutsch-Ostafrika-Linie an, den Sandtorhafen suchen die Schiffe auf, die aus europäischen Häfen kommen. Die größeren Reedereien haben andauernd dieselben Liegeplätze

für ihre Schiffe und bezahlen eine jährliche Pacht an den Staat. Von den übrigen Schiffen erhebt der Staat ein Tonnengeld als Steuer für die Benutzung der Hafenanlagen.

Mit den Seeschiffhäfen stehen die Hafenbecken für die Flußschiffahrt sowohl durch die Elbe als auch durch Kanäle und Schleusen in Verbindung. Sie umgeben die oberen Seeschiffhäfen des linken Elbufers in einem großen Bogen. Aufwärts schließen sie sich durch den Zollhafen und den Peutekanal an die Elbe an und niederwärts führen sie zum Ellerholzhafen. Es sind: 1. der Moldauhafen mit dem Prager-, dem Dresdener- und dem Melnikerufer; 2. der Saalehafen mit dem Halleschen- und dem Dessauerufer; 3. der Spreehafen mit dem Berliner-, dem Potsdamer- und dem Spandauerufer; 4. der Veddelkanal mit dem Brandenburger- und dem Niedernfelderufer; 5. der Klütjenfelderhafen; 6. der Bauhafen mit dem Kohlenkai; 7. der Oderhafen mit dem Breslauer- und dem Stettinerufer. Unsere Flußschiffhäfen sind meist nach den wichtigsten Flüssen benannt worden, die der Elbe Fahrzeuge zuführen, ihre Ufer aber nach den Städten, mit denen wir in regem Schiffsverkehr stehen.

Der Güterverkehr zwischen der Freihafenstadt und der Zollstadt Hamburg wird zum größten Teile durch Schuten bewirkt. Für die Verbindung zwischen der Seeschiffahrt und den großen Eisenbahnlinien dienen zahlreiche Schienengeleise auf den Kaianlagen und dazu rechtselbisch die Verschub- und Übergabebahnhöfe am Brookthor und am Versmannkai, linkselbisch die Verschub- und Übergabebahnhöfe Wilhelmsburg und Niedernfeld. Da sind leere Wagen für das Verladen von Auslandsgütern bereitzustellen, beladene Wagen fortzuschaffen, zu sammeln, zu Güterzügen zusammenzustellen und auf die Hauptgeleise hinüberzuführen. Umgekehrt müssen die Güterzüge, die mit Inlandswaren ankommen, aufgelöst, die Wagengruppen und die einzelnen Wagen aber verteilt und an die richtigen Kaischuppen und Schiffe verschoben werden.

Es ist ein ungeheurer Verkehr. Je 17000 Seeschiffe kommen im Laufe eines einzigen Jahres hier an und fahren

von hier ab. Das beträgt durchschnittlich für jeden Tag 45 aufkommende und 45 ausfahrende Schiffe. 10000 Arbeiter sind täglich im Freihafengebiet beschäftigt, teils an den Schiffen, teils in den Kaischuppen, teils in den Speichern. Sie alle finden dort guten Verdienst. Durch Straßenbahn- und Hochbahnzüge können sie von allen Stadtteilen her für 10 Pfennig den Hafen erreichen. Durch den Elbtunnel und durch Fährdampfer gelangen sie zu ihren Arbeitsstätten am linken Elbufer. Verkaufsstellen halten drüben billige Lebensmittel feil, und durch zehn große Speisehallen ist dafür gesorgt worden, daß es an Gelegenheit zu essen und zu trinken nicht fehlt.

Das jetzige Freihafengebiet sah früher ganz anders aus. Wo wir die lange Reihe der großen Speicher finden, stand Wohnhaus an Wohnhaus. Es waren die Stadtteile Wandrahm und Kehrwieder. Wo sich die Zollschranken durch den Niederhafen ziehen, ragte der Mastenwald der Segelschiffe. Wo jetzt die Seeschiffe in den Hafenbecken befrachten und löschen, wuchs Schilf und Gras auf sumpfigen Wiesen. Wo es heute in den Schiffswerften hämmert und klopft, überschwemmte die Elbe zur Flutzeit das morastige Ufer.

Der erste Hamburger Seeschiffhafen entstand vor 700 Jahren. Er nahm den Raum des breiten Fletes zwischen Neueburg, Katharinenstraße und Grimm ein. Er rückte dann langsam nach der Holzbrücke und zum Binnenhafen am Steinhöft und den Kajen hinab. Damals waren die Seeschiffe klein und lagen nicht tief im Wasser. Es sind nur 150 Jahre verflossen, seit die erste, und 125 Jahre, seit die zweite Reihe von Pfahlbüscheln im Elbstrome eingerammt wurde. Es geschah 1768 und 1795. So entstand der Niederhafen für die schon größeren und tiefergehenden Schiffe. 400 Segler fanden daselbst Platz. Das Ein- und Ausladen geschah immer mit Hilfe der Schuten; es verlangte daher sehr viel Zeit. Kaianlagen waren nicht vorhanden.

Die Größe der Schiffe nahm sehr schnell zu, als die Dampfschiffahrt aufkam. Die beiden ersten Hamburger Dampfschiffe fuhren im Jahre 1846. Je größer aber die Schiffe wurden,

und je tiefer sie gingen, desto schwieriger wurde die Fahrt auf der Elbe, und desto lebhafter mußte sich die Fürsorge für den Hafen gestalten. Hamburg hat aber niemals Mühe und Kosten gescheut, wenn es sich darum handelte, den Seehandel und die Seeschiffahrt zu fördern. Es ist sich dessen stets bewußt gewesen, daß der Elbstrom und der Hafen seine Lebensader sind. Der Strom wurde besser eingedämmt, die Fahrrinne durch Baggerarbeiten vertieft, jedes Hindernis hinweggeräumt. Dann wurde das erste Hafenbecken ausgegraben; es war der Sandthorhafen. 1866 wurde der Sandthorkai eröffnet, 1871 der Kaiserkai. Von 1869 bis 1872 erbaute man den Grasbrookhafen. Eine gewaltige Umwälzung war mit dem Zollanschluß verbunden, der 1888 stattfand. Ein paar Stadtteile mußten für Speicherbauten freigemacht werden. Hunderte von Wohnhäusern auf dem Kehrwieder und dem Wandrahm wurden abgebrochen, andere auf Steinwärder und dem kleinen Grasbrook geräumt. 24000 Menschen mußten in andere Stadtteile ziehen. Die sämtlichen Hafen- und Kaianlagen nebst den Veränderungen beim Zollanschluß haben zusammen 360 Millionen Mark gekostet.

Die Wörter Hamburg, Hafen, Elbe, Seeschiffahrt gehören nicht nur für jeden Hamburger, sondern für jeden Deutschen eng zusammen. Man kann sich das eine nicht ohne die anderen und die anderen nicht ohne das eine denken.

23.

Hamburgs Schiffswerften.

Die Werft von Blohm & Voß.

Wir stehen auf der Höhe am Stintfang und schauen uns das Leben und Treiben auf unserm Strome an. Es bietet sich uns am anderen Ufer ein Bild von besonderer Art dar. Schiffe liegen dort, die aus dem Wasser gehoben sind; Gruppen von Gerüstwerk sehen wir; Schornsteine und Fabrikgebäude stehen dazwischen. Das alles verkündet über den Strom herüber, daß auf dem linken Elbufer, zu beiden Seiten des

Flußarmes Reiherstieg gewaltige Fabrikanlagen sich ausdehnen. Es sind Hamburgs Schiffbauwerkstätten. Wenn wir Hamburg eine Handelsstadt nennen, so soll damit nur gesagt sein, daß der Handel bei uns mehr betrieben wird, als andere Beschäftigungen. Es soll nicht ausgeschlossen sein, daß Hamburg auch auf anderen Gebieten des Erwerbes sehr Bedeutendes leistet. Unsere Stadt hat auf Steinwärder und auf dem „Kleinen Grasbrook" Fabriken aufzuweisen, die sich ähnlichen Anlagen anderer Städte getrost zur Seite stellen dürfen.

Wir wollen unseren Weg nicht immer durch den Köhlbrand nehmen, wenn wir zu Schiff nach Harburg fahren. Wir wollen einmal einen Reiherstieg-Dampfer benutzen. Im Reiherstieg werden wir unsere helle Freude daran haben, wie fleißig es dort hämmert und klopft. Ein gutes Stück hinauf, über die Grenze des Freihafengebietes hinweg reiht sich an den Ufern des Flußarmes Werft an Werft. Hier wird eine Schute gebaut, dort an einem Ewer geflickt, da eine Barkasse ausgebessert. Für Fahrzeuge dieser Art ist der Reiherstieg tief genug. Sie können ihn befahren, wenn sie krank zur Werft wollen oder als geheilt von der Werft entlassen werden. Diejenigen unserer Schiffswerften aber, die den Bau und die Ausbesserung von Ozeandampfern und Ozeanseglern übernehmen, dehnen sich am Hauptstrome aus, oder sie stehen durch tiefe Hafenbecken mit dem Hauptstrome in enger Verbindung.

Es sah früher dort drüben anders aus. Es war erst vor 150 Jahren, im Jahre 1768, daß Steinwärder und der „Kleine Grasbrook" hamburgisch wurden. Beide Gebiete waren damals fast wertlose, zum Teil sumpfige Wiesen, die vom Hochwasser regelmäßig überschwemmt wurden. Vor 80 Jahren, im Jahre 1838 nahm man die ersten Aufhöhungen durch Baggersand auf Steinwärder vor. 1842 wurde der erste Kanal daselbst gegraben, um einen Teil des Gebietes trockenzulegen. Seit der Zeit ist der Grund dieser beiden Stadtteile so eingreifend und so umfangreich verändert worden, daß sie heute ihrem früheren Zustande gar nicht mehr ähnlich sind.

Schiffswerften aber hat Hamburg auch damals gehabt. Sie lagen auf dem rechten Elbufer. Sie waren klein, wenn wir sie mit unseren heutigen Werften vergleichen. 600 Jahre lang hatten sie ihr Heim auf dem rechtselbischen Grasbrook. Das war so seit ihren ersten Anfängen um 1250 bis hinauf zu 1850. Im Jahre 1842 verpachtete der Staat vier Plätze auf Steinwärder an Schiffbauer. Ihre Anlagen waren unsere ersten linkselbischen Werften. 1850 endlich mußten alle übrigen Werftanlagen hinüberwandern, weil ihre Heimstätte für Hafenanlagen gebraucht wurde. Dort drüben haben sie sich in so großem Maße entwickelt, daß sie mit der raschen Ausdehnung unserer Seeschiffahrt gleichen Schritt gehalten haben. Wir müssen eine unserer großen Werften besuchen. Da werden wir verstehen lernen, wie verschieden und wie großartig die Tätigkeit auf denselben ist. Manche Hamburger wissen gar nicht, welch gewaltige Leistungen unsere Stadt auf dem Gebiete der Schiffbaukunst aufzuweisen hat. Unter allen Hamburger Schiffswerften ist aber die Werft von Blohm & Voß die größte, obwohl sie nächst der Vulkanwerft die jüngste ist.

Die Werft von Blohm & Voß liegt dem St.-Pauli-Fischmarkt gegenüber auf dem Kuhwärder, der zum Stadtteil Steinwärder gehört. Dem Namen nach ist sie jedem Hamburger bekannt. Sie wird in den Zeitungen oft genannt, und wer mit dem Dampfer nach Teufelsbrück und Blankenese gefahren ist, der hat die Namen Blohm & Voß an dem bräunlich gestrichenen Schwimmdock gelesen.

Wir halten es heute für sehr natürlich, daß an dieser Stelle eine große Schiffswerft liegt, und doch standen hier dem Unternehmen sehr große Hindernisse entgegen. Es hat schon viel Mühe und Arbeit gekostet, die Einrichtung einer Werft hier nur möglich zu machen. Eine Werft für Seeschiffe muß hart an einem tiefen Fahrwasser liegen. Das Elbufer aber war hier seicht. Die Werkstätten und Maschinenräume der Werft müssen unbedingt vor Überschwemmungen gesichert sein. Der Kuhwärder lag aber tief, war ungeschützt und zur Bebauung zunächst ganz ungeeignet. Da ließen Blohm & Voß starke

Vorsetzen einrammen und das Ufer 1000 Schritte lang festigen. Dann ließen sie den Fluß baggern und den Baggersand auf das Ufer und das Werftgebiet schütten. Eine halbe Million Kubikmeter Erde holte man aus der Elbe. Das ist eine so ungeheure Menge, daß man damit das ganze Heiligengeistfeld mannshoch hätte überschütten können. Stellenweise wurde das Werftgebiet bis zur doppelten Höhe eines Wohnzimmers aufgehöht. Auf dem so hergerichteten Baugrunde bauten Blohm & Voß im Jahre 1877 die Werft.

Wie erstaunlich hat sich das Werk entwickelt, erweitert! Es hat heute 3000 Meter Wasserfront und dehnt sich über eine Fläche von 46 Hektar aus. Das ist mehr als die doppelte Größe der Binnenalster. An der Westseite hat die Werft sich einen eigenen Werfthafen angelegt. Er ist neun Meter tief, teilweise sogar vierzehn Meter. Ein Großwohnhaus würde darin bis an das vierte Obergeschoß versinken.

Die Werft von Blohm & Voß kann Seeschiffe jeder Art herstellen, für die Kriegsmarine sowohl als auch für die Handelsmarine. Sie baut allerschwerste Schlachtschiffe, schnellfahrende Panzerkreuzer und Kanonenboote, Torpedoboote und U-Boote, sowie Schnelldampfer für den Post- und Personenverkehr, reich ausgestattete Vergnügungsdampfer und geräumige Frachtschiffe. Sie nimmt Ozeandampfer und Ozeansegler in schnellste und sicherste Ausbesserung. Dadurch leistet sie der Hamburger Schiffahrt und dem Handel vortreffliche Dienste. Sie baut Schwimmdocke für eigene und für fremde Rechnung. Sie kann in Kriegszeiten Schwimmdocke an die Unterelbe legen und dort beschädigten Schlachtschiffen schnell helfen. Ihre Docke sind daher mit eigenen Kraftwerken ausgerüstet und mit Ankern und Ketten versehen.

Es gehört zum Bau und zur vollen Ausrüstung eines großen Seedampfers mehr, als man sich denkt. Es wird aber bei Blohm & Voß nichts Fertiges von anderen Fabriken und Geschäften bezogen, sondern alles selbst hergestellt, der ungeheure Schiffsrumpf, die schweren Maschinenteile, die Kessel, aber auch die zierlichen Möbel in den Kajüten und Kabinen. Wir

finden daher auf der Werft eine Reihe der verschiedenartigsten Werkstätten zur Bearbeitung des Schiffbaurohstoffes. Da sind ein paar große Schiffbauhallen mit Glühöfen und Richtplatten zum Glühen und Biegen von Spanten und Blechen, mit Walzen, Scheren, Hobel-, Bohr- und Lochmaschinen. Zwei große Fabriken der Werft fertigen die gewaltigen Schiffsmaschinen, Kolbenmaschinen wie Turbinenmaschinen. Fingerdicke Eisenplatten werden zerschnitten, als wären sie Pappe. Armdicke Eisenstangen und baumdicke Eisenblöcke werden da mit Maschinen behobelt und durchbohrt, als wären sie Holz. Eisenspäne und Kupferspäne fallen bei der Bearbeitung wie die Späne in einer Tischler- und Drechslerwerkstatt. Wir gehen weiter durch eine ausgedehnte Schiffsschmiede mit einer großen Zahl von Schmiedefeuern, wohl 60 oder 80. Dann kommen wir zu ein paar Kesselschmieden und einer Kupferschmiede. Wir sehen die Bronze- und Stahlgießerei und Putzerei, die Verzinkerei und die Klempnerei. Wir besuchen die Holztrockenanlage, die Sägerei mit den Kreis-, Band- und Gattersägen, die Schiffszimmerei, die Modelltischlerei, die Möbeltischlerei, die Malerwerkstatt und die Tapezierwerkstatt.

Alle Werkstätten sind bestens versorgt mit den geeignetsten Arbeitsmaschinen, mit Laufkränen und Säulendrehkränen. Auf Eisenbahnschienen werden die Bedarfsstücke in die Hallen gefahren und die Erzeugnisse fortgeführt. Wie werden aber all diese mechanischen Arbeiter in Bewegung gesetzt und zur Arbeit veranlaßt? Sie werden teils durch Dampfkraft, teils durch elektrische Kraft, teils durch Wasserdruck und teils durch Luftdruck getrieben. Die Kraft wird in Dampfkesseln, durch Dynamos und durch Pumpwerke erzeugt. Durch Rohrleitung und Kabelleitung wird sie den einzelnen Werkstätten und hier den vielen Hunderten von großen und kleinen Arbeitsmaschinen zugeführt. Fernsprecher machen es möglich, daß die Betriebsstellen sich rasch miteinander und mit den technischen und kaufmännischen Geschäftszimmern verständigen können. So kann der Gedanke und Wille des Unternehmers schnell aus dem großen Verwaltungsgebäude zu den einzelnen Arbeitsstätten

bekanntgegeben werden. So kann er dort eine bestimmte Tätigkeit zu gewolltem Zwecke hervorbringen.

Zehn Helgen, fünf an der Elbseite und fünf am Werfthafen, sind die Orte, wo der Rumpf der Schiffe zusammengefügt wird. Auf den ersteren baut die Werft Handelsschiffe bis zu 200



Helgenkrangerüst am Werfthafen.

Metern Länge, auf den letzteren die allergrößten Handelsschiffe und die Kriegsschiffe. Die Helgen am Werfthafen sind überragt von einem Helgenkrangerüst. In der Höhe desselben laufen die Kräne über die ganze Länge des Schiffes hin und tragen die Schiffsteile an Ort und Stelle. Das Gerüst ist weithin sichtbar. Es erregt oft die Aufmerksamkeit von Hamburgern und Fremden. Helgen oder Hellinge sind lange, schmale Bahnen aus Holz oder aus Stahl mit Mörtelunterlage.

Sie werden von starken, eingerammten Pfählen getragen und laufen schräg zum Wasser hinab. Auf dem Helgen ruht das Schiff, während es gebaut wird. Auf ihm gleitet es zum Wasser hinab, wenn es vom Stapel gelassen wird. Auf dem Helling streckt man zuerst den Kiel des Schiffes. Er erhält meist die Form eines Balkens und wird aus dicken Eisenplatten zusammengenietet. Am Kiel vernietet und verbolzt man die stählernen Spanten. Sie sind die Rippen des Schiffskörpers. Der Kiel mit den Spanten sieht aus wie ein ungeheures Fischgerippe, das auf der Rückengräte liegt und die Bauchgräten hochstreckt. Das Gerippe wird mit stählernen Platten bekleidet. Hunderttausende von Nieten sind erforderlich, um die einzelnen Stücke gehörig miteinander zu verbinden. Das Hämmern beim Vernieten klingt uns zuweilen wie ein wildes Getöse von der Werft entgegen. Ist der Schiffsrumpf fertig, so erfolgt der Stapellauf des Schiffes. Es finden sich oft viele Zuschauer dazu ein.

Wie die Helgen dem Neubau, so dienen die Dockanlagen der Ausbesserung von Schiffen. Über fünf selbstgebaute Schwimmdocke verfügt die Werft. Ein schwimmendes Dock ist ein sehr großer, rechteckiger Kasten. Die Längswände und der Boden sind hohl. Sie sind aus doppelten Eisenplatten gebildet. Die Breitwände fehlen. Der Kasten schwimmt auf dem Wasser. Öffnet man die Verschlüsse, so strömt Wasser in die Hohlräume. Der Kasten sinkt zu Grunde und das Schiff fährt in das Dock. Nun werden die Verschlüsse wieder gedichtet. Durch Dampfkraft oder durch elektrische Kraft pumpt man das Wasser aus den Wänden und dem Boden heraus. Das Dock steigt, bis sein Doppelboden aus dem Wasser guckt. Das Schiff steht in dem Kasten und ist ganz aus dem Wasser herausgehoben. Die Ausbesserung kann beginnen. Eins von den Docken ist ein Riesendock. Es steht an der Südseite der Werft, am Steinwärder Ufer. Es kann die größten Handelsschiffe und die schwersten Kriegsschiffe docken. Das Riesendock hebt ungefähr 46000 Tonnen oder 920000 Zentner. Alle Männer, Frauen und Kinder der Stadt Hamburg zusammen könnte das Dock auf einmal die Elbe

hinunterfahren, ohne unterzusinken. Deutschland steht mit diesem Werke an der Spitze unter den Völkern der Erde.

Am Werfthafen steht der große Kran. Er hebt Lasten von 3000 Zentnern und reicht sie 20 Meter weit über die Kaimauer hinaus. Die Werft hat ihm aber am Steinwärder Ufer einen Gefährten erbaut, der noch viel stärker ist und von keinem Kran der Welt an Leistungsfähigkeit übertroffen wird. Es ist der Mamutkran. Er hebt 5000 Zentner.

Ein Schienenstrang verbindet die Werft mit dem Verschubbahnhof Niedernfeld. Eigene Lokomotiven und eine große Zahl von Förderwagen führen ihr von dort das Holz, Eisen usw. zu, dessen sie bedarf. Auf einem verzweigten Schienennetz mit zahlreichen Weichen wird es den einzelnen Werkstätten überbracht.

Die Werft von Blohm & Voß steht in sehr hohem Rufe. Es gehen ihr Aufträge von vielen Seiten zu. Sie baute z. B. für die deutsche Kriegsmarine das Schlachtschiff Kaiser-Karl-der-Große, die kleinen Kreuzer Kondor und Dresden, die großen Kreuzer Friedrich-Karl, York und Scharnhorst, sechs Turbinenkreuzer, unter denen v. d. Tann, Moltke und Göben sind, und Torpedoboote und Tauchboote. Für die Hamburg-Amerika-Linie baute sie die Lustjachten Prinzessin-Viktoria-Luise und Meteor, die Doppelschraubenschnelldampfer Moltke, Blücher, König-Friedrich-August, Cleveland, die großen Dampfer Pretoria und Graf-Waldersee und die beiden größten Schiffe der Welt: Vaterland und Bismarck. Eine Reihe von Dampfern stellte sie her für die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrtsgesellschaft, für die Woermann-Linie, für die Deutsch-Ostafrika-Linie, für die Kosmos-Linie, für den Norddeutschen-Lloyd in Bremen, für die Holland-Amerika-Linie.

Die Werft von Blohm & Voß gehört zu den Riesenbetrieben in unserem Vaterlande. Obwohl durch Maschinenkraft ausgeführt wird, was durch Maschinen möglich ist, so beschäftigt sie doch 10000 Beamte und Arbeiter.

Die übrigen Hamburger Werften stehen zwar derjenigen von Blohm & Voß nicht gleich, brauchen aber einen Vergleich

mit den Fabriken anderer Städte ebenfalls nicht zu scheuen. Hamburg will vor allen Dingen im Handel und in der Schiffahrt mit an der Spitze stehen unter den Städten der Welt. Wenn aber manche deutsche Stadt stolz auf ihr Fabrikwesen ist, so kann Hamburg mit Befriedigung auf seine Werften blicken.

24.

Die Jakobikirche und die Steinstraße.

Die Jakobikirche hat unter den fünf Hauptkirchen Hamburgs den niedrigsten Turm. Wenn derselbe außerdem auch an Schönheit hinter St. Nikolai, St. Petri, St. Katharinen und St. Michaelis zurücksteht, so darf er sich hingegen eines Vorzuges vor ihnen rühmen. Ihm ist einst eine hohe Ehre zuteil geworden. Nicht nur in Hamburg und nicht nur in ganz Deutschland, sondern auf dem ganzen Festlande von Europa war er der erste Turm, der einen Blitzableiter erhielt. Das geschah im Jahre 1769.

Wie der Turm, so kann auch die Kirche auf eine besondere Auszeichnung hinweisen. Ihre schöne Orgel, die jetzt schon 200 Jahre alt ist, hat der größte unter allen Komponisten für Kirchenmusik oft und gern gespielt. Es war Johann Sebastian Bach, der in seiner Jugend häufig von Lüneburg nach Hamburg kam, um von dem Organisten Reinken zu lernen. — Eine Kanzel aus Marmor, Glasmalereien und mancherlei Bildwerk zieren die Kirche im Innern. Alte geschnitzte und vergoldete Heiligenbilder hat sie in größerer Zahl aufzuweisen. Auch weiß die Jakobikirche von dem großen Brande zu berichten, den sie mit der Katharinenkirche glücklich überstand. In der Franzosenzeit hat sie samt anderen unserer Gotteshäuser der französischen Reiterei zum Pferdestall dienen müssen. Täglich gehen viele Menschen an dem äußerlich so einfachen Gotteshause vorbei, ohne daran zu denken oder auch nur zu wissen, was es an freudigen wie traurigen Erlebnissen erzählen könnte.

An der Jakobikirche vorbei führt die Steinstraße vom Steinthor zum Speersort. Das Wort Steinstraße ist eine eigenartige

Bezeichnung, und wir wollen sehen, wie die Straße zu ihrem Namen gekommen ist. Jene ganze Gegend lag in den ersten Jahrhunderten von Hamburgs Bestehen außerhalb der Stadt. Ungefähr da, wo man jetzt vom Speersort zum Pferdemarkt geht, stand das Stadttor. Die Steinstraße war in der alten Zeit eine breite Landstraße, auf welcher schweres Frachtfuhrwerk von Lübeck, Rostock, Lüneburg und anderen Städten her die Kaufmannsgüter nach Hamburg und von hier nach diesen Städten brachte. Da nun in jener Zeit die Straßen unserer Stadt so eng waren, daß die großen Lastwagen nicht hinein konnten, so mußte vor dem Stadttor abgeladen werden. Auch wurden die Tore, die man bei Sonnenaufgang zu öffnen pflegte, mit Sonnenuntergang geschlossen. Oft genug kamen daher die Fuhrleute vor das verschlossene Tor. Da waren denn Gastwirtschaften und Herbergen nötig, wo der Fuhrmann mit seinem Gespann übernachten konnte. Je größer nun Hamburgs Handelsverkehr zu Lande wurde, desto zahlreicher wurden nicht nur die Frachtfuhrwerke, sondern auch die Wirtschaften und Unterkunftsgebäude an der großen Heerstraße vor dem Stadttor. Diese Herbergen waren die ersten Häuser der Steinstraße



Jakobikirche.

Noch hatte aber die Straße diesen Namen nicht. Sie erhielt ihn erst infolge der Pflasterung. Die Straße wurde von den schweren Wagen furchtbar zerfahren. Bei Regenwetter war manchmal fast nicht hindurchzukommen. Auf verschiedene Weise suchte man dem kläglichen Zustande abzuhelfen. Man schüttete die ausgefahrenen Geleise und Löcher mit Sand zu, stampfte an weichen Stellen Reisigbündel ein und half mit Bohlen und kurzen Knüppeldämmen. Dann schwankten die Wagen in bedenklicher Weise daher. Manchmal rutschte ein Rad hinunter in ein Morastloch. Der Wagen blieb elendiglich stecken oder stürzte wohl gar um. Auf so stark befahrenen Strecken, wie die große Heerstraße dicht bei Hamburg es war, sah es immer am schlimmsten aus. Hier fühlte man darum das Bedürfnis nach gründlicher Hilfe mehr als an anderen Orten. Nach mancherlei Versuchen nahm man seine Zuflucht zur Pflasterung mit Feldsteinen. Das half. Kein einziger Wagen blieb mehr stecken; alle rollten klappernd über die Steine hinweg. Es war eine wahre Lust, hier zu fahren. Der schlechteste Landweg, der Schrecken der Fuhrleute, war auf einmal die beste Fahrstraße geworden. Wenn das Pflaster auch lange nicht so schön war, wie wir es heute gewöhnt sind, so war die Verbesserung doch so vorzüglich und die Sache so neu, daß sie überall Staunen erregte. Die Fuhrleute rühmten allerwegen die mit Steinen belegte Straße bei Hamburg, und in Hamburg sprach alt und jung von der Steinstraße. So kam die Steinstraße zu ihrem Namen.

Die Steinstraße wurde aber ein Vorbild für alle Straßen unserer Stadt. Nicht lange nach ihrer Pflasterung fing man auch in der inneren Stadt an zu pflastern. Das geschah vor 600 Jahren. Zuerst kamen die Hauptstraßen und die Marktplätze heran, später die Nebenstraßen.

Derjenige Teil des Jakobikirchspiels, der zwischen der Steinstraße und der Spitaler- und Breitenstraße liegt, war bis zur allerneuesten Zeit überaus eng bebaut. Er hatte durchgehends das innere Aussehen einer alten Festungsstadt festgehalten. In dem Gewirr von schmalen Gängen und Höfen war den

Bewohnern Licht und Luft spärlich zugemessen. Obgleich aber die Wohnungen daselbst zu den schlechtesten in Hamburg gehörten, so waren sie doch immer besetzt. Denn sie waren billig und der Arbeitsstätte am Hafen nahe gelegen. Gar mancher Hamburger, der dort aufgewachsen war, mochte sich nicht trennen von seiner Steinstraße mit allem, was darum und daran war. An jedes Haus und an jede Stiege knüpften sich für ihn Erinnerungen an die schönen Kinderjahre. Darum war ihm dort alles so vertraut und anheimelnd.

Senat und Bürgerschaft hatten aber erkannt, daß die allzu enge Bebauung unserer Stadt eine Gefahr sei für die Gesundheit der Bewohner. Es war daher beschlossen worden, nach und nach die dichtbebauten Teile der Stadt abzubrechen, neuzuordnen und in der neuen Art wieder aufzubauen. Die Gegend vom Holstenthor zum Treffpunkt der Wexstraße, Fuhlentwiete und Großen Bleichen, das Gebiet zwischen Scharmarkt und Niederhafen, dasjenige zwischen dem Scharmarkt, den Michaeliskirchen und dem Herrengraben, der Stadtteil der Steinstraße und der Spitalerstraße und derjenige der Niedernstraße und des Meßberges sind nacheinander Abbruchsviertel geworden.

Alle Gäßchen, Gänge und Höfe von der Jakobikirche bis zum Steinthorwall sind verschwunden. Die schöne Mönckebergstraße und die Bugenhagenstraße wurden neu angelegt. Der Schweinemarkt hat seinen Namen verloren und ist Mühren benannt worden. „Das Alte fällt, es ändern sich die Zeiten.“

Der Platz zwischen dem Steinthorwall und den Mührenhäusern ist zur Hälfte für die Wasch- und Badeanstalt und für das Naturhistorische Museum verwendet worden. Es ist nur noch eine breite Straße übriggeblieben. Der Platz hat aber 200 Jahre hindurch dem An- und Verkauf von Schweinen gedient. So war es ungefähr von 1650 bis 1850.

Im ältesten Hamburg hielten die meisten Bürger ihre Schweine nahe bei ihrem Hause. Tagtäglich trieb der Schweinewächter das Borstenvieh vor die Tore der Stadt und hütete

es besonders da, wo jetzt der Stadtteil St. Georg steht. Dort tummelten die Schweine sich in den zahlreichen Pfützen und Morastlöchern und fraßen sich satt und fett an den Eicheln und Bucheln, die sie in der dortigen Waldung fanden. Sie verunreinigten aber die Straßen und Flete und verpesteten die Luft in der Stadt allzusehr. Da verfügte der Rat, daß die Schweine hinaus müßten aus der Stadt. Um das Jahr 1560 wurden daher die Schweinekoben dort aufgebaut, wo wir jetzt



Naturhistorisches Museum.

die Danziger-, Brenner-, Revalerstraße und den Grützmachergang finden. Der Platz beim Steinthor lag daher sehr günstig, der Stadt und den Schweineställen nahe. So entwickelte sich daselbst der Schweinemarkt. Er gab dem Platze seinen Namen und bestand fort, als die Schweineställe durch die Bebauung St. Georgs verdrängt wurden. Erst durch den Viehhof bei der Sternschanze hörte der Schweinehandel beim Steinthor gänzlich auf. 60 Jahre später ist auch der Name Schweinemarkt als Bezeichnung eines Platzes in Hamburg verschwunden.

25.

Die Straßenbeleuchtung.

Wie würden die Hamburger, die vor Jahrhunderten lebten, sich wundern, wenn sie jetzt einmal des Abends durch unsere Straßen gehen könnten. Überall gibt es Straßenlaternen; überall ist es hell. Auf vielen Plätzen und Straßenkreuzungen stehen Kandelaber, deren Lichter weithin leuchten. Der Rathausmarkt und viele Straßen sind elektrisch beleuchtet; fast ist es dort taghell zur Nachtzeit. Am Abend überschütten die zahllosen Läden die Straßen mit dem elektrischen Licht oder dem Gasglühlicht. Wir fragen nicht, ob der Mond sein Licht will leuchten lassen; wir brauchen es nicht. Unsere Straßenlaternen stehen ihm nicht nach, und unsere elektrischen Lampen sind kleinen Sonnen vergleichbar.

Im alten Hamburg gab es keine Straßenbeleuchtung. Rabenschwarze Finsternis lag abends in den Gassen, wenn nicht der Mond ein freundliches Gesicht machte. Da mußte man hübsch im Hause sitzen oder befürchten, gelegentlich Hals und Beine zu brechen. Auch wurde in der Dunkelheit viel Unfug getrieben von mutwilligen Handwerksgesellen, von Brauern, Böttchern, Schmieden, Pelzern, Knochenhauern usw. Frauen und Mädchen wurden von ihnen geneckt, erschreckt, verspottet. Sie waren froh, wenn sie ohne Schaden ihr Haus erreichten. Nach 9 Uhr wagte es keine Frau mehr, die Straße zu überschreiten. Rohe Straßenjungen warfen nicht selten die Fensterscheiben in Kirchen und Wohnhäusern ein. Kamen die Wächter herbei, so waren die Übeltäter entflohen, und niemand hatte sehen können, wo sie geblieben waren. So ging es damals nicht nur in Hamburg zu, sondern auch in den meisten anderen Städten.

Hier hat es in jener Zeit einen Knaben mit Namen Hans Tolch gegeben. Er war von besonders böser Gemütsart und ist im Fenstereinwerfen und anderen Untaten ein Meister geworden unter seinen Gefährten. Nicht einmal die Fenster der Herren vom Rat verschonte er. Lange Zeit paßten die Wächter gar

sorgsam auf. Es gelang ihnen nicht, den bösen Buben zu erwischen. Als es eines Abends wieder klirrte, ertappten sie ihn doch und sperrten ihn ins Gefängnis. Diesem Knaben ist es übel ergangen für seine Bosheit. Die Herren vom Rat berieten hin und her, welche Strafe ihn treffen sollte. Der eine sprach: Es sind gottlose Streiche, die der Junge vollbracht hat, und ihrer sind viele; aber er ist ein Junge. Er hat noch Zeit im Leben, sich zu bessern. Vielleicht wird er doch noch ein brauchbarer Mensch und ein ordentlicher Bürger in Hamburg. Das meine ich nicht, erwiderte ein anderer. Der Junge ist ein Frevler durch und durch. Er ist wie vom Teufel besessen, der ihn zu immer ärgeren Taten treibt. Schon hat er viele Knaben zum Bösen verleitet, und er wird andere verlocken. Wenn er es nicht gewußt hätte, wie schlimm sein Tun gewesen, so könnte ich Nachsicht mit ihm haben. Er hat jedoch gehört, wie man in ganz Hamburg auf den Bösewicht schalt, wie die Wächter ihm oft auflauerten, und er hat es doch nur ärger getrieben. Er muß schwer bestraft werden. Dieser Junge, sagte ein dritter, wird ganz gewiß ein Taugenichts, ein Dieb, ein Einbrecher, vielleicht ein Mörder. Täglich reift er dem Galgen mehr entgegen. Je länger er lebt, desto größer wird nur seine Schuld vor Gott und Menschen und desto schlimmer wird seine Verdammnis nach dem Tode. Ich bin der Meinung, es wäre für die Seele des Knaben am besten, wenn er aufhörte zu leben. Der Meinung waren die meisten Herren vom Rat. Der Knabe wurde verurteilt und mit dem Schwerte hingerichtet. So lautet die Geschichte des bösen Hans Tolch, des schlimmen Straßenjungen in Hamburg.

Es war vor ungefähr 250 Jahren, im Jahre 1673, als in Hamburg eine große Neuerung gemacht wurde. Die Steinstraße und darauf die übrigen Straßen des Jakobikirchspiels wurden abends beleuchtet. Man stellte hölzerne Pfähle auf und befestigte kupferne Laternen darauf, zuerst 400, dann 800, später mehr. In den Laternen brannten kleine Lampen, die mit Brennöl oder auch mit Tran gefüllt waren. Petroleum und Gas kannte man damals noch nicht. Sehr hell wurden die Straßen

durch eine solche Beleuchtung wohl nicht; aber die Leute waren ja nicht an so helles Lampenlicht gewöhnt, wie wir es verlangen. Auch in den Zimmern saßen sie bei der Tranlampe oder der Öllampe oder wohl vor dem Kamin, in dem ein Kienfeuerchen flackerte. Kam Besuch, so wurde zu Ehren des Gastes ein Talglicht angezündet. In jener Zeit freuten die Kinder sich über den hellen Schein, den ein Talglicht im Zimmer verbreitete. Wenn nun auch die Öllampen der neuen Straßenlaternen nicht gar zu hell brannten, so fand man doch, daß eine solche Straßenbeleuchtung eine schöne Sache sei. Die Neuerung gefiel den Hamburgern so wohl, daß schon nach kurzer Zeit die anderen Kirchspiele dem Jakobikirchspiel folgten.

Um zehn Uhr erloschen die Lampen von selbst; denn länger reichte ihr Öl nicht. Länger sollten die Straßen auch nicht beleuchtet sein. Um zehn Uhr war Bürgerstunde; da gehörte jeder ehrbare Bürger in sein Haus. Mußte jemand nach zehn Uhr notwendiger Geschäfte halber über die Straße, so war er verpflichtet, eine Fackel mitzunehmen. Die Wächter sperrten jedweden ein, den sie ohne Leuchte nach zehn Uhr auf der Straße erwischten; denn nur, wer Böses im Schilde führt, hasset das Licht! so meinten sie. Einmal aber hätten die Wächter beinahe den Bürgermeister von Hamburg eingesperrt, und er haßte das Licht nicht. Der Bürgermeister ging von einem Gastmahl mit zwei Fackelträgern nach Hause. Da blies ein heftiger Windstoß die Fackeln aus. In der Finsternis liefen der Bürgermeister und die Fackelträger gegeneinander, ohne einander zu erkennen. Als nun ein Streit darüber entstand, kamen die Wächter herbei, packten zufällig den Bürgermeister und wollten ihn ins Gefängnis schleppen. Seinen Angaben, daß er der Bürgermeister sei, schenkten sie keinen Glauben. Es ist ihm schwer genug geworden, aus den Händen der gestrengen Herren Wächter freizukommen.

150 Jahre und länger haben die Öllampe und Tranlampe Hamburgs Straßen erhellt. Erst nach dem großen Brande wurde die Gasbeleuchtung eingeführt. Es war in den Jahren 1845 und 1846. Dreißigtausend Straßenlaternen mit

Gasglühlicht verbreiten jetzt allnächtlich ihren Schein in Hamburg. Sie brennen, wenn wir den Sommer und den Winter gleich rechnen, 10 Stunden den Tag. Der Verbrauch an Gas hat aber dadurch sehr zugenommen, daß in den Geschäften und in den meisten Wohnhäusern Gas für die Beleuchtung verwendet wird. Viele Haushaltungen kochen auf Gasflammen und heizen sogar die Wohnzimmer durch Gasöfen.

Woher erhalten wir das Gas? Hamburg hat vier staatliche Gaswerke, in denen es das Gas aus Steinkohlen gewinnen läßt. Mit dem Kohlengas wird jetzt Naturgas aus der Gasquelle in Neuengamme so vermengt, daß auf 6 Teile Kohlengas 1 Teil Erdgas kommt. Eiserne Rohre führen das Gas der Neuengammer Quelle teils unserer Gasleitung, teils dem Wasserpumpwerk auf Rothenburgsort zu, wo es die Dampfkessel heizen muß. Die vier Gaswerke stehen auf dem Grasbrook, am Osterbeckkanal in Barmbeck, in Tiefstack und in Steinwärder. Das Grasbrookwerk ist das größte unter ihnen. Es versorgt die innere Stadt, St. Georg, St. Pauli, Eimsbüttel. Das Gaswerk Barmbeck ist hauptsächlich für Barmbeck, Uhlenhorst, Winterhude, Eppendorf und die nördlichen Vororte bestimmt. Dem Werk Tiefstack sind die östlichen Stadtteile zugeteilt. Das 4. und kleinste Gaswerk auf Steinwärder arbeitet für das linke Elbufer.

Die Hamburger Gaswerke haben 185000 Abnehmer unter den Geschäften und Haushaltungen der Stadt. Sie erzeugen zusammen jährlich 120 Millionen oder täglich 300000 Kubikmeter Gas. Sie können aber das Doppelte leisten. In 950 Kilometern Rohrnetz führen sie das Gas ihren Kunden zu. Wenn wir die Gasrohre in der Länge aneinander legten, so würden sie von hier über Berlin und Dresden bis nach Wien reichen.

Die Gaswerke sind an den großen, runden Gasbehältern und den großen Zinderlagern leicht zu erkennen. Der gewaltige Gasometer auf dem Grasbrook ist 76 Meter hoch, hat einen Durchmesser von 74 Metern und faßt 200000 Kubikmeter Gas. Er hat beinahe 2 Millionen Mark gekostet. Der Gasometer bei Fuhlsbüttel erhält sein Gas aus dem Gaswerk

Barmbeck. Unsere Gaswerke haben zusammen einen Wert von 38 Millionen Mark.

Seit 25 Jahren ist das elektrische Licht bemüht, das Gaslicht zu verdrängen. Ob es ihm ganz gelingen wird? Vier Elektrizitätswerke gibt es in Hamburg, die den Strom erzeugen. Man nennt sie Hauptstellen. Sie stehen in der Karolinenstraße, in der Süderstraße, neben dem Gaswerk Barmbeck und in der Poststraße. In 11 Nebenstellen wird elektrische Kraft aufgespeichert, um sie von dort an das Leitungsnetz der Straßenbahn und zur Erzeugung des Lichtes abzugeben. Die Elektrizitätswerke und das Kabelnetz sind Eigentum einer Aktiengesellschaft.

26.

Der Gänsemarkt.

Wer von der inneren Stadt zum Dammthor will, nimmt seinen Weg meist über den Gänsemarkt. Der Platz bildet ein Dreieck, dessen längste Seite beinahe doppelt so lang ist wie seine kürzeste. Der Gänsemarkt wird wohl auf ähnliche Weise zu seinem Namen gekommen sein wie der Schweinemarkt, der Pferdemarkt, der Fischmarkt. Der Platz war schon bei der ersten Bebauung dieser Stadtgegend zur Abhaltung von Märkten bestimmt worden und ist zuerst im Jahre 1655 der Gänsemarkt genannt worden.

Von der einen Spitze des Gänsemarktes gehen die Dammthorstraße und der Valentinskamp ab. Die erstere führt zum Dammthor und hat davon ihren Namen erhalten. Die andere ist nach dem Doktor Valentin Ruß benannt. Derselbe hatte um 1600 das ganze Feld oder den Kamp westlich vom Gänsemarkt angekauft und war unter dem Namen Doktor Valentin eine stadtbekannte Person. Die zweite Ecke führt zum Jungfernstieg. Zwischen Jungfernstieg und Dammthorstraße geht die Büschstraße ab. Sie hat diesen Namen zu Ehren des Professors Büsch erhalten, dessen Denkmal bei der Lombardsbrücke steht. Von der dritten Ecke führt die ABC-Straße ab. Das ist ein

absonderlicher Straßenname, und wir müssen daher wohl zusehen, wie er entstehen konnte.

In alten Zeiten trugen die Häuser Hamburgs keine Nummern. Die Angabe der Straße genügte. Es wäre damals unglaublich erschienen, daß die Bewohner ein und derselben Straße einander nicht ganz genau gekannt hätten. Jeder einzelne war vielmehr imstande, Auskunft über alle Mitbewohner seiner Straße zu geben, über ihre Familienangelegenheiten, Vermögensverhältnisse usw. Daß jetzt in unserer Großstadt oft genug die Bewohner desselben Hauses einander nicht einmal kennen, das ist Landleuten wie auch Kleinstädtern noch heutigentags ein Rätsel. Sie können nicht begreifen, daß die Leute in den Großstädten weder Zeit noch Lust haben sollten, sich um die Angelegenheiten ihrer Nachbarn zu kümmern.

Die Bezeichnung der Wohnhäuser mit Nummern ist erst 130 Jahre alt. Im Jahre 1788 wurde sie eingeführt, in demselben Jahre, in dem man die Straßen zum ersten Male mit Namenschildern versah. Die Häuser der ABC-Straße aber hatten schon 70 Jahre früher eine Bezeichnung durch die Buchstaben des Alphabets erhalten, die man in farbigen Steinen über den Haustüren recht auffällig angebracht hatte. Diese Neuerung erregte damals so allgemeines Aufsehen, daß die Straße von jedermann die ABC-Straße genannt wurde.

Um die Straßenbahn vom Gänsemarkt zum Rathausmarkt zu führen, wurde die Dreiecksseite zwischen ABC-Straße und Jungfernstieg im Jahre 1882 durchbrochen. Die neue Straße erhielt den Namen Gerhofstraße zur Erinnerung an die großen Gerbereihöfe und ihre Lohgruben, die sich in früherer Zeit dort befanden.

Auf dem Gänsemarkt steht das Lessing-Denkmal. Es wurde am hundertsten Todestage Lessings, im Jahre 1881 errichtet. Die sitzende Figur hat ein Buch in der Hand. Damit soll angedeutet werden, daß Lessing ein Mann von großer Gelehrsamkeit war, viel in Büchern studiert und sehr Wichtiges geschrieben hat. Warum hat man aber das Denkmal eines gelehrten Mannes auf dem Gänsemarkt errichtet? Gelehrsamkeit und

Gänsegeschnatter passen gar schlecht zusammen. Man hat seinen guten Grund dafür gehabt. Lessing, der drei Jahre in Hamburg lebte, hatte viel mit dem Theater zu tun, und am Gänsemarkt stand in damaliger Zeit das Opern- und Schauspielhaus. Erst als dieses Haus zu klein geworden und der Raum für ein größeres Gebäude am Gänsemarkt zu eng war, erbaute man im Jahre 1827 das Stadttheater in der Dammthorstraße. Dort war gerade ein großer Platz frei. Lessing hat sehr viel Gutes für das Theater gewirkt, am allermeisten in den drei Jahren, als er in Hamburg lebte. Lessings Denkmal mußte daher vor dem Platze aufgerichtet werden, wo zur Zeit seiner Wirksamkeit das Hamburger Opern- und Schauspielhaus stand.



Lessing-Denkmal.

Mancher Fremde, der Hamburg besucht und zum Gänsemarkt kommt, bleibt vor dem Lessing-Denkmal stehen. Eine ganze Theatergeschichte, an die er schon lange nicht mehr gedacht hatte, ruft das Denkmal ihm in die Erinnerung zurück. Jetzt weiß er wieder, wie das Theaterspielen in unserem Vaterlande anfing. Eine Anzahl von frommen Männern tat sich zusammen und spielte vor den großen Festen, besonders in der Leidenszeit vor Ostern die wichtigsten Ereignisse aus dem Leben und Leiden Jesu den Leuten vor. Sie hatten sich verkleidet, der eine so, wie Jesus gekleidet ging, andere wie die Jünger, noch andere wie die Pharisäer, wie die Kriegsknechte oder wie der Landpfleger Pilatus. Dann wurde die ganze Geschichte so gespielt, wie sie uns in der Bibel erzählt ist. Jesus ißt mit seinen Jüngern das Osterlamm, Judas

verrät ihn und bekommt 30 Silberlinge, die Kriegsknechte nehmen Jesum gefangen, der Hohepriester verhört ihn usw. Die Zuschauer waren immer tief ergriffen. Zwar hatten sie die Geschichte schon gelesen und erzählen hören; aber es war doch etwas anderes, wenn das alles vor ihren Augen geschah.

Bald wurden auch andere Stücke für Eintrittsgeld gespielt, traurige und schaurige, bei denen es viel zu weinen gab, und lustige, bei denen die Zuschauer tüchtig lachten. Auch verderbliche Schauspiele entstanden, in denen Tücke und Hinterlist wie Klugheit aussahen, Ehrlichkeit und Gutmütigkeit als Dummheit verspottet wurden. Manches solcher Stücke war obendrein voll unfeiner, wohl gar unflätiger Ausdrücke. Es fanden sich jedoch deutsche Männer, die durch Wort und Schrift das Theater von rohen und schmutzigen Stücken säuberten. Kritiker pflegte man sie zu benennen.

Wie nun zu Lessings Zeit viele deutsche Männer und Frauen alles nachzumachen liebten, was bei den Franzosen Gebrauch war, so galten auch nicht wenigen deutschen Dichtern die französischen Schauspiele als Muster. Man hielt es für die höchste Kunst, in den Dichtungen die Formen zu beachten, die bei den bedeutendsten Franzosen üblich waren. Mit solcher Nachäfferei des Fremden im deutschen Schauspiele hat die Kritik Lessings gehörig aufgeräumt. Seine große Gelehrsamkeit, sein scharfer Verstand und die schneidende Klarheit seiner Worte vermochten es, aller Welt darzulegen, wie falsch manche Ansichten der französischen Theaterdichter waren, und wie wenig für ein deutsches Gemüt das ausreicht, was dem Franzosen gefällt. Lessing hat als Dichter für das deutsche Theater meisterhafte Stücke geschrieben. Sie werden noch heute gespielt, wo er bereits über 100 Jahre tot ist. Er hat als Kritiker wie mit einem Besen das gedankenlose Nachahmen des französischen Wesens hinweggefegt vom Hamburger Theater und von allen deutschen Theatern. Er hat für alle Zeit dem deutschen Schauspiel die richtige Bahn gezeigt und unseren größten Dichtern den Weg geebnet. Das wird das deutsche

Volk ihm nie vergessen. Unter allen deutschen Städten gehört Hamburg aber zu denjenigen, wo seiner am dankbarsten gedacht werden muß, und wir Hamburger wissen, warum der Gänsemarkt der geeignetste Platz ist, Lessing zu feiern.

27.

Das Stadtgebiet der großen Michaeliskirche.

Der Stadtteil, in welchem die beiden Michaeliskirchen stehen, heißt die Neustadt. Die große Michaeliskirche ist eine lutherische, die kleine eine katholische Kirche. Die Neustadt ist erst in der neueren Zeit entstanden. Sie wurde bei der Anlage der großen Befestigung von 1620 und 1621 der Altstadt hinzugefügt. Vier von den fünf Hauptkirchen Hamburgs stehen in der Altstadt. Sie waren ursprünglich katholische Kirchen. Die fünfte dagegen, die Kirche der Neustadt, wurde erst gegründet, als Hamburg sich schon zur Lehre Luthers bekannte.

Die große Michaeliskirche ist die geräumigste und schönste unter unseren fünf Hauptkirchen. Sie ist nach einem Plane des berühmten Baumeisters Sonnin hergestellt und in der Form eines Kreuzes aus Stein und Eisen erbaut worden. Sie ist 71 Meter lang und 51 Meter breit. Das eiserne Sparrwerk des Gebäudes ist so kunstvoll eingerichtet, daß es nicht nur das Kirchendach, sondern auch die Gewölbedecke des Hauses trägt. Dieselbe hängt an eisernen Stangen, die mit dem Sparrwerk verbunden sind. Die Kirche hat daher keine Pfeiler im inneren Raume, sondern bildet eine weite Halle. 3000 Menschen finden darin Platz, und alle können den Pastoren bequem sehen und hören.

Um die Kirche herum ist eine Anfahrt hergestellt worden. Dieselbe liegt an der Ost- und an der Südseite erheblich höher als die begrenzende Straße. Von allen Seiten ist das Gotteshaus zugänglich, im Osten und im Süden durch Treppen. Die Umfassungsmauer der Anfahrt schließt es gegen den geschäftlichen Verkehr ab. Eine weihevolle Stimmung drängt sich dadurch dem Beschauer auf.

An dem Gebäude fällt uns vor allem der Turmeingang auf. Er hat einen reichen Figurenschmuck. Die Holzschnitzerei an der Tür zeigt, wie Jesus vom Teufel versucht wurde, und wie ein Engel ihn im Garten Gethsemane stärkte. Darüber sehen wir in Glasmalerei die Ausgießung des heiligen Geistes und, in Stein gehauen, Adam und Eva im Paradiese. Überragt ist der Turmeingang von einer herrlichen Figurengruppe, die den Sieg des Guten über das Böse darstellt. Der Erzengel Michael hat den Teufel niedergeworfen, ihm den Fuß auf den Nacken gesetzt und hebt das siegreiche Kreuz empor. Die Gruppe ist in Kupfer getrieben. Rechts und links davon erblicken wir einen Vater, der seinen Sohn zum Kampfe gegen das Böse anspornt, und eine Mutter, die ihr Töchterchen vor dem Bösen warnt.



Große Michaeliskirche.

Der innere Raum des Gotteshauses trägt viel Schmuck am Gewölbe und an den Gesimsen. Von künstlerischer Schönheit sind Altar, Kanzel und Orgel. Das Altarbild ist aus mattem Mosaik hergestellt und von Marmorsäulen seitlich begrenzt. Die Christusfigur besteht aus weißem Marmor und die Bekrönungssonne aus vergoldetem Kupfer. Die Kanzel gleicht einem in Marmor gemeißelten Blumenkelch. Die Kanzeldecke

trägt einen Engel, der das Evangelium vom Himmel bringt. Die große Orgel ist aus einem Vermächtnis unseres Mitbürgers Godeffroy beschafft worden. Sie übertrifft alle Orgeln der Welt. Sie hat 12400 Pfeifen, 5 Manuale und 163 Register. Die größte Pfeife ist 11 Meter hoch, hat einen Durchmesser von 55 cm und wiegt 10 Zentner.

Zwei Denkmäler haben einen Platz bei der Kirche gefunden. Sie erinnern uns an die beiden Männer, die für die Aufgabe und für die Gestalt des Gotteshauses von der größten Bedeutung sind. An der Nordseite des Turmes finden wir das schöne Standbild des Reformators Martin Luther. Mit der Bibel in der Hand schaut er voll Gottvertrauen zum Himmel auf. An der Südwestecke der Anfahrt steht in einer Halle neben dem Pastorenhause das einfache Gedächtnismal des berühmten Kirchenbaumeisters Sonnin. Es ist ein Geschenk der Patriotischen Gesellschaft in Hamburg.

Der Turm der großen Michaeliskirche wird gern von Hamburgern und von Fremden bestiegen. Man kann von ihm die ganze Stadt nebst Alster, Hafen und Elbinseln übersehen. Da er 131 Meter hoch ist und der Platz der Kirche 20 Meter über dem Elbwasser liegt, so ragt seine Spitze ebenso hoch in die Luft hinein wie die des Nikolaiturmes. Die Kuppel wird von acht freistehenden Säulen getragen, und die Wendeltreppe, die zur Kuppel hinaufführt, können wir von der Straße aus sehen. Von den zehn Glocken waren vier für das Schlagwerk der Turmuhr, sechs für das Läutewerk der Kirche bestimmt. Die größte unter ihnen wog 205 Zentner. In dem großen Weltkriege bedurfte das Vaterland des Glockenmetalles, und wenige Tage nach St. Petri und St. Nicolai ließ St. Michaelis seine Glocken zum letzten Male erklingen.

Der Michaelisturm bringt unseren heimkehrenden Seeleuten den ersten Gruß der Vaterstadt dar. Je länger die Reise gedauert hat, desto sehnsüchtiger halten die Seeleute auf der Elbe Ausschau nach dem Wahrzeichen Hamburgs. Ist erst der große Michel vor ihren Blicken aufgetaucht, so dauert es nur noch ganz kurze Zeit, und sie sind nach langer Trennung

wieder in der gemütlichen alten Heimatstadt und bei ihren lieben Angehörigen.

Das jetzige Gotteshaus ist der dritte Bau der großen Michaeliskirche. Der erste Bau wurde im Jahre 1661 eingeweiht, brannte aber infolge eines Blitzschlages 1750 ab. Das zweite Kirchengebäude war das kunstvolle Werk Sonnins. Es brannte 1906 bis auf die Umfassungsmauern nieder. Für den dritten Bau waren glücklicherweise noch die ausführlichen Baupläne Sonnins vorhanden. So war es möglich, die Kirche ganz und gar in der Gestalt wieder herzustellen, die Sonnin ihr gegeben hatte. Man benutzte die Umfassungsmauern, setzte aber an die Stelle hölzerner Balken und Sparren eiserne. Die neue Kirche ist am 19. Oktober 1912 im Beisein unseres Kaisers eingeweiht worden. Bis zum Jahre 1661 gab es statt zweier nur eine Michaeliskirche. Es war die kleine Michaeliskirche. Sie war am Michaelistage 1606 eingeweiht und wohl danach Michaeliskirche genannt worden. Seit 1811 ist sie der katholischen Kirchengemeinde zugewiesen.

Die Michaeliskirchen stehen auf dem Krayenkamp. Dieser Name rührt wohl von dem Besitzer des Platzes her. Er mag Kraye geheißen haben. Es wird aber erzählt, daß dies Feld vor 350 Jahren durch ein trauriges Ereignis zu seinem Namen gekommen sei. In den Jahren 1564 und 1565 herrschte in Deutschland die Pest. Diese Seuche wütete in Hamburg so entsetzlich, daß die Menschen zu Hunderten und Tausenden starben, junge und alte, arme und reiche. Wo jetzt die Michaeliskirchen ihren Platz haben, war der Friedhof für die Pesttoten. Da nun die Zahl der Leichen in kurzer Zeit 20000 betrug, so mag dort ein arger Leichengeruch entstanden sein. Knochen von Toten wurden wohl hier und da aufgegraben und von den vielbeschäftigten Leichenträgern nicht wieder verscharrt. Der Geruch lockte die Krähen herbei, die in großen Scharen im nahen Eichholz, beim jetzigen Scharmarkt nisteten. Vom frühen Morgen bis zur Dämmerung des Abends bissen und schlugen sich die Krähen dort mit vielem Geschrei um die Knochen der Toten. So soll es gekommen sein, daß man das

Feld oder den Kamp sehr bald den Krayenkamp nannte, was so viel wie Krähenfeld bedeuten soll.

Die breite Mühlenstraße führt vom Krayenkamp zum Zeughausmarkt. Sie hat ihren Namen von einer Windmühle, die in alter Zeit dort auf der Höhe stand. In der Schlachterstraße stand das Innungshaus der Schlachtergewerkschaft, und die Straße „Englische Planke“ ist nach einem Bretterzaun benannt, durch den ein englischer Klub um 1650 seinen Spielplatz begrenzt hatte.

Die Böhmkenstraße schließt sich an den Krayenkamp an. Sie mag ihren Namen vielleicht von den Bäumchen haben, welche die Seiler oder Reepschläger daselbst anpflanzen mußten, die ihre Bahn dort hatten. Vielleicht auch kam die Straße auf andere Weise zu ihrem Namen. Es kamen nämlich in der Zeit, als die Gegend bei der Michaeliskirche angebaut wurde, flüchtige evangelische Christen aus Böhmen hierher. In ihrem Lande war der Religionskrieg ausgebrochen. Die Kroaten und Slowaken und allerlei andere wilde Gesellen aus des Kaisers Heer raubten, brannten und mordeten daselbst entsetzlich. Wenn ein evangelischer Böhme am Leben bleiben wollte, so mußte er entweder katholisch werden oder eiligst sein Land und Hab und Gut verlassen. Da flohen denn viele Böhmen einzeln und in Scharen nach anderen Ländern und Städten, auch nach Hamburg. Hierselbst erhielten sie die Erlaubnis, sich in dem neuen Stadtteil bei der Michaeliskirche anzubauen. Die Flüchtlinge, die aus demselben Lande stammten, hatten die gleichen Gewohnheiten und Gebräuche. Sie hatten die gleiche Not und Gefahr ausstehen müssen und kannten sich entweder seit langer Zeit oder hatten sich auf der Flucht kennengelernt. Da war es denn natürlich, daß sie sich nebeneinander anbauten. Böhmaken pflegt man die umherziehenden Musikbanden zu nennen, die wir an den hellen Klarinetten und an den Uniformen als böhmische Musikanten erkennen. Nach jenen flüchtigen Böhmaken, die ihre Häuser nebeneinander am Krayenkamp errichteten, konnte man ihre Straße wohl die Böhmakenstraße oder Böhmkenstraße nennen.

Der große Marktplatz der Neustadt führt den Namen Großneumarkt. Ganz in seiner Nähe waren früher die Kohlgärten oder Kohlhöfe, wo die Bewohner Hamburgs ihr Gemüse bauten. Nach diesen Höfen hat die Straße Kohlhöfen ihren Namen erhalten. Bewässert wurden die Kohlhöfe durch einen Bach, den man den Tejelbeck oder Tielbeck nannte, weil er von den Tejelfeldern oder Ziegelfeldern kam, die nahe beim Großneumarkt lagen. Dem Bach und dem Feld verdanken die kurzen Straßen Thielbeck und Teilfeld ihre Namen.

28.

Der Scharmarkt.

Das Gebiet zwischen dem Krayenkamp, der Elbe und St. Pauli war von alters her mit Eichenwald bedeckt. Es wurde gewöhnlich das Eichholz genannt. Sorgsam hielt der Rat von Hamburg darauf, daß das Eichholz möglichst erhalten würde. Es mußten an Stelle gefällter, alter Stämme sofort junge Eichen angepflanzt werden. Die Straße Eichholz erinnert an jene Zeit.

Es pflegten aber Hamburger Fischer beim Eichholz vor dem Scharthore anzulegen und ihren Fang dort zu verkaufen. So entwickelte sich nach und nach ein richtiger Fischmarkt daselbst. Im Jahre 1626 wird der Fischmarkt vor dem Scharthore zum erstenmal genannt, und bei der Einteilung des Gebietes der Neustadt wurde für diesen Fischmarkt der Platz abgegrenzt, der später den Namen Scharmarkt erhielt. Das Wort Schare ist aber das alte, niederdeutsche Wort für Ufer oder Gestade, so daß die Bezeichnung Scharmarkt nur Markt am Flußufer bedeutet. Das Wasser spülte in alter Zeit wirklich auf flachem Ufer bis an den Scharmarkt heran. Es war jedoch für die Fischer unbequem, daß das Ufer hier so seicht war. Sie hätten ihre Fahrzeuge lieber dicht ans Land gebracht, als sie im Fluß zu verankern. Da wurde in späterer Zeit der seichte Streifen des Flusses aufgeschüttet und das Ufer durch Vorsetzen gesichert und gefestigt.

Man verstand sich in Hamburg auf Uferbefestigung. Es waren schon an anderen Stellen Bohlen aus Eichenholz vorgesetzt und eingerammt worden, damit die Ufererde nicht in den Strom rutschen und fortgespült werden konnte. Der Uferstraße beim Scharmarkt ist aber der Name Vorsetzen beigelegt worden.

Das Stadtgebiet bei den Vorsetzen, der Straße Johannisbollwerk und dem Scharmarkt lag früher noch weniger hoch als jetzt. Es kam bei Sturmflut nicht selten vor, daß die tief gelegenen Straßen und ein Teil des Scharmarktes überschwemmt wurden. Die Kanonen beim Johannisbollwerk hatten zwar zur rechten Zeit gewarnt; aber jedermann glaubte, es werde zum Schlimmsten nicht kommen. Da stand das Wasser schon in gleicher Höhe mit der Straße, und im nächsten Augenblicke floß es darüber hinweg. Nun erlitten die Bewohner der Keller und flachen Erdgeschosse erheblichen Schaden. Es half nichts, daß sie versuchten, durch einen Damm von Brettern, Stroh und Sand die Flut von ihrer Behausung abzuhalten. Der Druck gegen das schwache Wehr war zu groß. Das Wasser drang in die Wohnungen, bald schwammen Stühle und Tische, ja Kleidungsstücke und Betten in buntem Durcheinander in denselben umher. Die Einwohner mußten sich schleunigst in die höheren Stockwerke retten. War die Flut gefallen, so waren alle Hände tätig, das Wasser wieder aus den Wohnungen herauszuschöpfen und herauszupumpen. Auch die Feuerwehr kam wohl zu Hilfe. Ihre dicken Schläuche sogen zwar in ein paar Minuten einen vollgelaufenen Keller leer; aber damit war nicht aller Schade gutgemacht. Fußboden und Wände waren noch tagelang naß, Möbel und Kleider wohl gänzlich verdorben.

Die Umgegend des Scharmarktes war bis vor kurzem überaus dicht bebaut. Fast jedes Fleckchen Erde war mit kleinen und kleinsten Wohnungen besetzt. Man konnte sich kaum zurechtfinden in dem Gewirr von Gängen und Höfen. Nun hat man aber in neuerer Zeit erkannt, daß Reinlichkeit ebenso wie Sonnenlicht und frische Luft zu den Hauptbedingungen

für die Gesundheit des Volkes gehören. Im Jahre 1881 wurde darum eine Volksbadeanstalt mit Wannenbädern und einer Schwimmhalle auf dem Scharmarkt errichtet.

Als die Cholera im Jahre 1892 in den Gängen und Höfen am schlimmsten gewütet hatte, beschlossen Senat und Bürgerschaft, gründlich zu helfen. Es wurden Staatsmittel hergegeben, um trockene und geräumige Wohnungen in breiten und luftigen Straßen zu bauen. Im Gebiete des Scharmarktes wurde der Anfang mit der Gesundung der Stadt gemacht. Man kaufte die Häuser und brach sie ab, höhte das tiefgelegene Gebiet auf und legte Straßen neu an. So entstanden die Martin-Luther-Straße, die Ditmar-Koel-, die Karpfanger-, die Reimarus-, die Rambach-, die Wetkenstraße u. a. Sie liegen alle im früheren Gängeviertel beim Scharmarkt.

Von der Höhe des Krayenkamps führte in alter Zeit ein schmaler Pfad zum Ufer des Flusses hinab. Er wurde vom Regen zerwaschen und zerrissen und war einer Schlucht oder einem Hohlweg nicht unähnlich. Er befand sich da, wo heute die Straße Hohlerweg von der „Englischen Planke“ zum Scharmarkt hinabführt.

Vom Scharmarkt führt uns die alte Straße Venusberg zum Kuhberge. Sie hat ihren Namen von der Anhöhe am Eichholz. Sie hieß früher der Vendsberg oder Feendsberg. Vielleicht war die Höhe das Eigentum eines Bürgers mit Namen Vend oder Feend. Es wird aber erzählt, daß Venusberg oder Feendsberg soviel wie des Feindes Berg bedeute; denn diese Anhöhe hat lange Zeit bei allen Hamburgern in trauriger Erinnerung gestanden. Es war am Anfange des 13. Jahrhunderts, als der König Waldemar von Dänemark die Stadt Hamburg belagerte. Am Vorgesch und auf der Höhe am Eichholz ließ er Schanzen aufwerfen. Von hier aus fügte dieser Feind der Stadt so viel Schaden zu, daß sie sich endlich ergeben mußte. Daher hat man, wie es heißt, noch nach vielen Jahren vom Feindsberg oder Feendsberg am Eichholz gesprochen.

29.

Der Botanische Garten, der Zoologische Garten, Hagenbecks Tierpark.

Vor dem Dammthor finden wir den Botanischen Garten und den Zoologischen Garten nebeneinander. Den letzteren kennen alle erwachsenen Hamburger und alle Hamburger Schulkinder. In dem ersteren ist manches Hamburger Kind noch nicht gewesen, obwohl der Garten so leicht zu erreichen ist, da er mitten im heutigen Hamburg liegt.

Der Botanische Garten gibt uns Gelegenheit, nicht nur die Pflanzenwelt unserer Heimat, sondern nach Möglichkeit die wichtigsten Pflanzenarten der ganzen Erde kennenzulernen. Einzeln und in Gruppen finden wir sie dort angepflanzt und gepflegt. Angebrachte Täfelchen und Schilder geben uns Auskunft über Namen und Art. Bei schönem Wetter wird der Garten von zahlreichen Spaziergängern aufgesucht, die in seinen parkartigen Anlagen lustwandeln und Erholung suchen. Der Botanische Garten ist 100 Jahre alt. Er wurde in den Jahren 1820 und 1821 angelegt und später erweitert.

Die Verwaltung des Botanischen Gartens versorgt die Hamburger Schulen mit den Pflanzen, die in den Naturgeschichtsstunden den Kindern zu genauem Anschauen in die Hand gegeben werden. Seit 1904 hat sie darum ein großes Gebiet am Maienweg in Alsterdorf in Anbau genommen. Reichlich 500 Pflanzenarten werden dort in Tausenden von Exemplaren auf mühsam zubereitetem Boden angesät, gepflanzt, behackt, bewässert und auf jede Weise gepflegt, bis sie blühen. Dann werden sie den einzelnen Schulen auf Bestellung zugesandt.

Wie der Botanische Garten unser Verständnis und unsere Teilnahme für das Pflanzenreich fördern will, so soll der Zoologische Garten uns die Möglichkeit bieten, die wichtigsten Familien des Tierreiches kennenzulernen. Die Haustiere unserer Heimat, die wir täglich auf der Straße, im Stall oder auf der Weide sehen können, sind natürlich im Zoo nicht

untergebracht worden. Sonst aber finden wir daselbst fremdländische wie einheimische Tiere in großer Mannigfaltigkeit. Da sehen wir den majestätischen Löwen und den blutgierigen Tiger wie den täppischen Bären und den listigen Fuchs, — den gewaltigen, gutmütigen Elefanten und das plumpe Flußpferd wie das zierliche Reh, — den starkbeschwingten Adler und die geschwätzigen Papageien wie die niedlichen, kleinen



Eulenburg (Zoologischer Garten).

Sänger unserer Wälder, Gärten und Felder — giftige Schlangen, possierliche Affen, hüpfende Beuteltiere, lauernde Eidechsen usw. Es ist möglichst jede Gattung des Tierreiches durch einige Tiere vertreten.

Unser Zoologischer Garten hat an landschaftlicher Schönheit nicht leicht seinesgleichen. Die schattigen Baumgruppen, die Teiche und Rasenflächen, zwischen denen die Tierhäuser halbversteckt liegen, der Wasserfall und die Eulenburg erregen in gleicher Weise unser Wohlgefallen. Dazu ist allabendlich Konzert im großen Wirtschaftsgarten den ganzen Sommer

hindurch. Wer kann sich da wundern, daß das Wort „Zoo" bei jedem Hamburger die freundlichsten Erinnerungen wachruft?

Der Zoologische Garten ist um 40 Jahre jünger als sein botanischer Nachbar. Er wurde im Jahre 1861 von einer Teilhabergesellschaft gegründet und am 16. Mai 1863 eröffnet. Die größten Verdienste um seine Entstehung hat sich der Freiherr Ernst von Merck erworben. Ihm ist in einer Halle zur Seite des Konzertplatzes ein Denkmal errichtet worden. Die Verwaltung des Gartens hat jedoch immer Mühe gehabt, das Fortbestehen dieser Einrichtung zu ermöglichen, die für uns alle so wichtig ist. Die Kosten für die Beschaffung und Pflege der Tiere sowie für die Instandhaltung und für den Betrieb der ganzen Anlage sind sehr groß. Die Einnahmen, die sich aus dem Eintrittsgeld, aus den Beträgen für Dauerkarten und der Pacht für die Gastwirtschaft zusammensetzen, reichten in der letzten Zeit nicht mehr aus. Da mußte die Staatsverwaltung helfend eingreifen. Die bewilligten Mittel kommen Alten und Jungen, Armen und Reichen, Vornehmen und Geringen, allen in gleicher Weise zugute.

Eine treffliche Gelegenheit, die Tierwelt kennenzulernen, finden wir in Hagenbecks Tierpark zu Stellingen. Das ist ein Zoologischer Garten von besonderer Art. Hagenbeck hat ihn nach eigenem Ermessen, ganz nach seinen Ansichten und Plänen anlegen lassen. Die Tiere sind hier so untergebracht worden, wie es für ihre Natur und ihre Lebensweise am besten ist. Ihre Umgebung ist hier ihrer ursprünglichen Heimat möglichst genau angepaßt.

Weithin macht Hagenbecks Tierpark sich bemerkbar durch eine Hochgebirgsgruppe mit steilen Felsenwänden. Dort üben waghalsige Steinböcke, Gemsen und Wildschafe ihre Kletterkünste auf schwindelnder Höhe. An der Rückseite der Gebirgsgruppe tummelt sich eine Schar Löwen in einer Felsenschlucht, durch einen breiten, tiefen Graben vom Beschauer getrennt. In den Höhlen darüber haben mächtige Adler und Geier ihr Heim gefunden. In einer nordischen Landschaft, die in einer zweiten Felsengruppe dargestellt ist, hausen gewaltige Eisbären

zwischen scheinbar vereistem Gestein. Renntiere, Robben, Walrosse und Pinguine sind ihre Nachbarn.

Vor dem Wirtschaftsgarten ist ein Teich angelegt worden. Er ist von kleinen und großen Wasservögeln verschiedener Art belebt.

Hinter dem Teiche erhebt sich eine freie Landschaft, in welcher in buntem Durcheinander die friedlichen Heufresser wohnen, die über die ganze Erde verbreitet sind.



Hochgebirge in Hagenbecks Tierpark.

Wo es irgend möglich ist, sind Eisengitter vermieden worden, am vollkommensten bei der Löwen- und der Eisbärengruppe. Wo sie nicht entbehrt werden können, hat man sie geschickt durch Anpflanzungen zu verdecken gesucht. Dadurch erhält die ganze Anlage das Aussehen einer gut gepflegten Landschaft, die von allerlei Getier bewohnt wird. Nicht einzeln und im Eisenkäfig will Hagenbeck uns die Tiere zeigen, sondern möglichst in Rudeln und in scheinbar völliger Ungebundenheit. So fühlen die Tiere sich wohl; so bleiben sie beweglich und munter; so zeigen sie sich dem Beschauer in ihrer

ursprünglichen Natürlichkeit. Löwen, Giraffen, Gemsen, Rinder, Eisbären, Antilopen, Strauße, Adler, Geier, Schwäne, Enten, alles scheint hier frei, friedlich, glücklich, neben- und miteinander zu hausen. Hagenbecks Tierpark ist das Paradies der Tiere.

Der Stellinger Besitz des Hagenbeckgeschäfts dehnt sich zu beiden Seiten der Kaiser-Friedrich-Straße aus. Eine Hochbrücke führt uns vom Tierparadies über die Straße hinweg zu dem Gebiet für völkerkundliche Ausstellungen und Vorführungen verschiedener Art. Vor reichlich 30 Jahren begann Hagenbeck neben dem Tierhandel die Völkerausstellungen. Er hat uns und anderen Städten Völkergruppen gezeigt, die wir sonst nur in Bildern und Beschreibungen konnten kennenlernen: Lappländer, Nubier, Singhalesen, Eskimo, Kalmücken, Hottentotten, Buschmänner, Indianer usw. haben wir gesehen.

Hagenbeck hat eigene Stapelplätze in Europa, Asien, Afrika, Amerika. 20 Weltreisende sind ständig unterwegs, um den Bedarf an Tieren zusammenzubringen. Die Reisenden stellen Tausende von Eingeborenen an für den Fang, den Versand und die Verschiffung der Tiere. Es ist ein schwieriges Stück Arbeit, den Standort der begehrten Tiere ausfindig zu machen, sie nach gelungenem Fang durch Wüsten, Steppen und Wälder zum Stapelplatz zu bringen, um sie von dort zum Verladungsort zu schaffen. Es ist umständlich, sie auf Schiffen und Eisenbahnen fortzuführen und endlich an einen Zoologischen Garten oder aber an das Tierparadies zu Stellingen bei Hamburg abzuliefern. Hagenbecks Geschäft ist die bedeutendste Tierhandlung der ganzen Welt.

Der Preis der Tiere richtet sich natürlich ebenso nach den Schwierigkeiten, mit denen Fang, Versand usw. verknüpft sind, wie nach dem Bedarf. Die Verschiffung war früher zuweilen sehr teuer. 1864 wurden z. B. für einen Deckplatz in freier Luft, den ein großer Elefant auf seiner Reise nach Amerika einnehmen sollte, 5000 Mark verlangt. Im allgemeinen beträgt der Kaufpreis für einen großen Löwen 6000 Mark, einen großen Elefanten 10000 Mark, ein Nashorn 20000 Mark.

Seit 1887 wird die Zähmung und Abrichtung von gefährlichen Raubtieren erfolgreich betrieben, und zwar nicht durch Hunger und Schläge, sondern durch Güte und Milde. Zugelernte Raubtiere werden zu Gruppen zusammengestellt und im Zirkus unter der Leitung eines Bändigers in den großen Städten Europas und Amerikas vorgeführt.

Der Ankauf des Gebietes, die landschaftliche Gestaltung und künstlerische Ausschmückung desselben, der Aufbau der Gebäude, die nötigen Entwässerungsanlagen, das alles hat viel Geld gekostet. Der Wert des Tierbestandes allein beläuft sich auf ungefähr eine Million Mark. Der Unterhalt für die Angestellten, die Fütterung und Pflege der Tiere verursacht tagtäglich große Ausgaben. Ein einziger Löwe frißt jeden Tag 12 bis 14 Pfund Fleisch.

Hagenbecks Geschäft hat nicht nur Sonnentage erlebt. Es hat auch viele Verluste mit Geduld ertragen müssen. Unzählige Tiere sterben auf dem Wege durch unwegsame Gegenden; andere erkranken und gehen zugrunde, wenn sie eben das Ziel der Reise erreicht haben. Der schwerste Schlag traf Hagenbeck im Jahre 1891. Eine abgerichtete Gruppe von zwölf Löwen und je ein paar Tigern, Leoparden, Kragenbären und Eisbären, für die ihm die ansehnliche Summe von 200 000 Mark geboten worden war, erkrankte auf der Reise in London. Die Tiere wurden nach Hamburg zurückgeschafft, starben aber alle.

Ohne Zagen und mit neuem Mute blickte Hagenbeck auch nach so schweren Schlägen in die Zukunft. Als einem Hamburger von echtem Schrot und Korn waren ihm mißlungene Versuche und Unglücksfälle immer ein Sporn zu weiterer Langmut, umfassenderer Umsicht und größerer Tatkraft. Dadurch gelang es ihm, seiner Tierhandlung, seinen Zähmungen, seinen Völkerausstellungen und seinem Tierpark den ersten Platz unter ähnlichen Unternehmungen der Alten und der Neuen Welt zu verschaffen.

In 60 Jahren hat dieses Geschäft sich so entwickelt, daß heute der Name Hagenbeck im entlegensten Weltwinkel bekannt ist. Aus kleinsten Anfängen ist es hervorgegangen. Der

Großvater der jetzigen Besitzer hatte eine Fischhandlung in der Petersenstraße in St. Pauli. Ihm wurden im Frühjahr 1848 von Fischern sechs lebendige Seehunde gebracht, die sich in den Netzen gefangen hatten. Seehunde waren damals eine Seltenheit. Hagenbeck kaufte sie, stellte sie in Berlin zur Schau und machte ein gutes Geschäft. Dann verkaufte er sie nebst weiteren eingelieferten Seehunden an Schausteller. Das war des alten Hagenbecks erster Handel mit wilden Tieren. 1852 kaufte er einem Grönlandfahrer einen Eisbären ab, den er auf dem Spielbudenplatz in St. Pauli ausstellte. Von da an brachten ihm Kapitäne und Matrosen allerlei Tiere aus fernen Ländern. Er nahm sie ihnen ab und verkaufte sie an Zoologische Gärten. Das Geschäft wuchs mehr und mehr. 1863 wurde es nach dem Spielbudenplatz verlegt, 1874 nach dem „Neuen Pferdemarkt" und in den Jahren 1903—1907 nach Stellingen. 1866 hatte Carl Hagenbeck es von seinem Vater übernommen. Er ist der Mann, der dem Geschäfte den Weltruf verschafft hat. Er starb im Jahre 1913. Ein trauernder Bronzelöwe ist sein Grabdenkmal auf dem Ohlsdorfer Friedhof. Jetzt sind seine beiden Söhne, die Herren Heinrich und Lorenz Hagenbeck die Inhaber des Weltgeschäfts Hagenbeck.

30.

Die Wasserleitung.

Alltäglich werden in Hamburg ungeheure Mengen von Wasser als Trinkwasser, Kochwasser, Wasch-, Scheuer-, Badewasser usw. verbraucht. Mit Wasser pflegen wir nicht zu sparen; denn es scheint uns ebenso wenig Geld wie Mühe zu kosten. Wir brauchen nur den Brunnen in der Küche aufzudrehen und Glas, Becher oder Eimer darunterzuhalten. Das Wasser läuft von selbst hinein, und es hört wieder auf zu laufen, sobald wir den Brunnen zudrehen. Das ist sehr bequem und angenehm. Wir haben es darin viel besser als die Bewohner von kleinen Städten und Dörfern, die das Wasser mühsam aus der Erde herauspumpen und in Eimern

zur Küche tragen müssen. Das unreine Wasser werden wir auf die leichteste Art los. Wir gießen es in den Handstein. Es läuft von selbst weg, ohne daß wir noch irgendwelche Mühe damit hätten. Jedes Hamburger Kind weiß, daß das Wasser des Brunnens in der Küche aus der Wasserleitung kommt, und daß das schmutzige Wasser aus dem Handstein in das Siel abfließt; wie aber Wasserleitung und Siel eingerichtet sind, das wissen viele Kinder nicht.

Das Wasser unserer Wasserleitung ist zu 3 Teilen gereinigtes Elbwasser, zu 1 Teil Grundwasser. Umfangreiche Anlagen auf der Billwärder Insel und der Kaltenhofe, große Maschinenhäuser in Rothenburgsort und Billbrook und 3 hohe, dicke Wassertürme sind die augenfälligsten Stücke des Wasserwerkes. Die beiden Inseln liegen zwischen der Norderelbe und der Dovenelbe, und die 3 Wassertürme stehen auf der Sternschanze, am Winterhuderweg und im Stadtpark. Die 3 Hauptteile der Stadtwasserkunst sind das Schöpfwerk, das Filterwerk und die Rohrleitung.

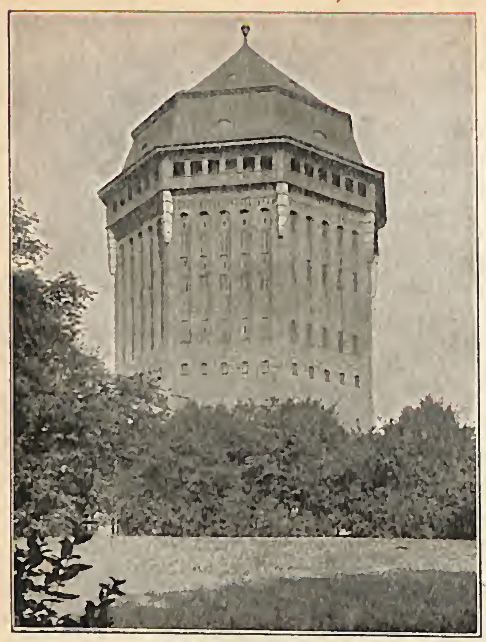
Die Schöpfstelle liegt auf der Billwärder Insel. Es führt daselbst ein abschließbarer Kanal von der Norderelbe zum Wasserkeller unter dem Maschinenhause. Dampfpumpen heben das Wasser empor, so daß es zu den Ablagerungsbecken fließen kann. Daselbst erleidet es eine Vorklärung, damit die Filter nicht zu schnell verschlammen. Es wird dem Wasser eine Alaunlösung zugesetzt. Das Wasser wird dadurch flockig. In den großen Ablagerungsbecken steht es nun völlig still, und die Flocken reißen alle Sinkstoffe des Wassers mit zu Boden. Nach der Ablagerung wird es dem Filterwerk zugeführt.

Das Filterwerk liegt auf der Kaltenhofe. Es hat 22 offene Sandfilter, die je 98 Meter lang und 70 Meter breit sind. Der Boden und die Wände jedes Filterbeckens sind wasserdicht. Die Füllung besteht aus Steinen, Kies und Sand. Sie ist so geschichtet, daß die gröbste Schicht, faustgroße Feldsteine, ganz unten, der feinkörnigste Sand ganz oben liegt. Diese Schichtung läßt das Wasser hindurchsickern und fängt alle Unreinigkeiten auf. Allmählich werden aber die Filter

undurchlässig. Dann nimmt man den verschlammten Sand ab, reinigt ihn durch scharfe Wasserspülung in den Sandwäschen und schüttet ihn wieder auf. Das filtrierte Wasser sammelt sich im Reinwasserkanal. Dampfkraft schafft es in gußeisernen Rohren nach den verdeckten Reinwasserbecken in Rothenburgsort. Die Rohre mußten gedükert werden, um das Wasser unter der Dovenelbe hindurchzuführen.

Die zweite Schöpfstelle ist das Grundwasserwerk Billbrook. Es besteht aus 13 Tiefbohrbrunnen, von denen der tiefste 282 Meter mißt, und aus 7 Flachbrunnen, deren flachster 18 Meter tief ist. Ihr Wasser ist aber zu eisenhaltig. Es muß ihm Eisen entzogen werden. Darum wird es in Belüftungskammern einem reichlichen Einfluß der Luft ausgesetzt. Nun bilden sich eisenhaltige Flocken, die so rötlichgelb aussehen, wie wir sie am Rande eisenhaltiger Quellen finden. In Filterkammern werden diese Flocken abgefangen. Dann führen gußeiserne Rohre das Wasser nach Rothenburgsort.

Das Pumpwerk in Rothenburgsort drückt ununterbrochen gefiltertes Wasser in das Rohrnetz der Stadtwasserkunst. Es gehen 7 Hauptleitungen vom Pumpwerk aus. Es sind Rundlaufleitungen; sie führen also zur Ausgangsstelle zurück. Jede Leitung versorgt ein bestimmtes Gebiet. An 35 Stellen sind sie absperrbar miteinander verbunden. Die größeren Verteilungsleitungen sind nach Möglichkeit ebenfalls Kreislaufleitungen. Sie zweigen sich von den Hauptleitungsrohren ab und führen zu ihnen zurück. Durch diese Art der Anlage wird zweierlei bewirkt: 1. Das Wasser bleibt im Rohrnetz möglichst in Bewegung; 2. die Zapfstellen können von der anderen Seite her Wasser erhalten, wenn einmal der Zufluß an der einen Seite gesperrt werden muß. So führt das Rohrnetz des Wasserwerkes bei Tag und Nacht ohne Unterlaß klares, frisches, gesundes Wasser zu jeder Straße, jedem Haus und jedem Wasserhahn des Hamburger Stadtgebietes. Die fernste Zapfstelle im Vorort Langenhorn liegt 22 Kilometer vom Pumpwerk Rothenburgsort entfernt. Gleichwohl wird sie ständig versorgt.


Wasserturm.

Welche Bedeutung haben denn die Wassertürme? Das läßt sich kurz sagen. Sie tragen große Sammelbecken. Wenn die Zapfhähne in den Häusern wenig Wasser verbrauchen, so wird der Druck in dem Rohrnetz stark. Dann steigt das Wasser in den Hauptleitungen zu den großen Becken der Wassertürme hinauf, drückt die Zuflußklappen auf und fließt in die Becken. Bei starkem Wasserverbrauch öffnen sich die Abflußklappen, und die Becken leisten Zuschuß von ihrem Vorrat.

Wenn der Kaufmann bei Ankunft der Ware noch keine Verwendung für dieselbe hat, so verstaut er sie in seinem Speicher. Aus ihm nimmt er später nach Bedarf größere oder geringere Mengen. Wir können die 3 dicken Wassertürme die 3 Hamburger Trinkwasser-Speicher nennen. Die Becken liegen so hoch, daß sie die höchstgelegenen Zapfstellen ihres Gebietes um 6 Meter überragen. Sie sind mit Zufluß-, Abfluß-, Sicherheitsrohr, mit Schwimmern und Klappenschlüssen ähnlich eingerichtet wie die kleinen Spülkasten in unseren Abortanlagen.

Und der Wasserturm in Rothenburgsort, der wie ein gewaltiger Schornstein aussieht, was ist's mit ihm? Er war früher wichtig für die Wasserversorgung; jetzt ist er ausgeschaltet. Er wird aber auf den 380 Stufen der Wendeltreppe, die in

seinem Mantel emporführt, gern erstiegen. Er gewährt einen schönen Rundblick.

Ohne jedwede Bezahlung können wir das Leitungswasser doch wohl nicht erhalten. Es kostete die Schöpf- und Filteranlage auf den beiden Elbinseln . . . 8 Mill. Mark,
das Grundwasserwerk . . . . $1^1/_2$ „ „
das Pumpwerk in Rothenburgsort . . . $5^1/_2$ „ „
das Rohrnetz mit den Wassertürmen . . 15 „ „
zusammen 30 Mill. Mark.

Dazu kommt der Wert der benutzten Grundstücke . . . . 7 Mill. Mark.

Die Zinsen des Kapitals von 37 Mill. Mark und die Ausgaben für Gehälter, Ausbesserungen und Kohlen betragen jährlich 5 Mill. Mark. So viel muß auch die Einnahme ausmachen. Darum müssen wir das Kubikmeter Wasser mit 11 Pfennig bezahlen. Der Staat läßt an den Wassermessern ablesen, wie viel Wasser in jedem Hause verbraucht worden ist. Er fordert den Betrag vom Hauswirt ein. Der Hauswirt will aber auch nicht aus seiner Tasche das Geld für andere Leute bezahlen. Er erhöht die Miete. Wer den Wasserhahn unnütz laufen läßt oder sonst Wasser verschwendet, der wirft Staatseigentum weg. Das ist töricht; denn das vergeudete Wasser muß er mit den anderen Bürgern zusammen bezahlen.


Hummel.

Unsere Vorfahren schöpften das Wasser

teils aus der Alster, teils aus Brunnen, teils taten sich die Anwohner einer Straße zusammen, um ihr Trinkwasser in hölzernen Rohren aus einer nahen Quelle herbeizuleiten. Jeder suchte sich zu helfen, so gut er konnte. Ein Trunk klaren Wassers kam vor Zeiten manchem Hamburger teuer genug zu stehen. Wasserwagen und Wasserträger machten ein Geschäft daraus, frisches Quellwasser zu holen und an ihre Kundschaft zu gutem Preise zu verkaufen. Der Name des Wasserträgers Hummel ist noch allen Hamburgern wohlbekannt.

31.

Die Sielleitung.

Wie die Wasserleitung und die Gasleitung, so ist auch die Sielleitung unter der ganzen Stadt verzweigt. Das Siel jeder Straße nimmt den Abfluß aus den einzelnen Häusern auf und führt ihn einem Hauptsiel zu; viele Hauptsiele münden in ein Stammsiel. Die Siele sind bedeutend größer als die Rohre der Wasserleitung. Sie müssen außer den Küchen- und Spülwässern allerlei Unrat sowie auch das Regenwasser der Straßen und Dachrinnen fortführen. Die Straße übergibt ihnen ihr Regenwasser mittels zahlreicher Trummen, die dicht an den Kantsteinen eingelassen und von eisernen Rosten gegen Verstopfung durch Holz, Laub, Steine, Papier u. dgl. geschützt werden. Die Siele sind aus scharf gebrannten Mauersteinen, die man Klinker nennt, mit Zement gemauert. Die kleineren unter ihnen sind so gewölbt, daß der Querschnitt des Rohres wie ein auf die Spitze gestelltes Ei aussieht. Luftschachte führen die schlechte Luft der Hauptsiele ab, und Einsteigeschachte auf den Bürgersteigen ermöglichen es den Sielwärtern mit den großen Wasserstiefeln, diese unterirdischen Kanäle zu überwachen.

Unser größter Sielkanal ist das neue Stammsiel, das von der Kuhmühle unter der Straße Mühlendamm zum Berlinerthor, zur Hafengegend und endlich unter der Hafenstraße entlang führt. Es kreuzt mit eisernen Dükerrohren den Oberhafen, den Brookthorhafen und den Niederhafen. Die älteren Stammsiele

sind mit ihm in Verbindung gebracht. Auch das große Geeststammsiel ist ihm angeschlossen. Dasselbe zieht sich von der Lombardsbrücke unter der Ringstraße und in großer Tiefe unter dem Heiligengeistfelde hin, dem St.-Pauli-Fischmarkte zu. Beim Millerntor nimmt es das neue Stammsiel auf, das beim Isebekkanal im Weidenstieg beginnt und die Abwässer von Eimsbüttel und St. Pauli sammelt. Für die Siele des tiefgelegenen Hammerbrooks kann der Abfluß nicht anders bewirkt werden, als daß der Sielinhalt am Anckelmannsplatz durch Maschinenkraft gehoben und zum Stammsiel hinübergepumpt wird.

Das neue Stammsiel ist neun Kilometer lang. Die Ausschachtung und die Mauerung des großen Rohres war mit vielen Schwierigkeiten verknüpft und hat viel Arbeit verursacht. Es hat 9 Millionen Mark gekostet, so daß auf jedes laufende Meter 1000 Mark kommen. Von den Vorsetzen bis zur Mündung kann es mit Booten befahren und elektrisch erleuchtet werden. Wer noch keine Sielfahrt gemacht hat, sollte sich die Gelegenheit dazu nicht entgehen lassen, wenn sie sich ihm bietet. Unterhalb der Landungsbrücken ergießt das Siel sich in die Elbe. In einer großen Mündungsanlage wird das Wasser durch höchst sinnreich gestaltete Maschinen von den groben Stoffen befreit, die es mitführt. Diese Stoffe werden mittels Schuten abgefahren. Das Sielwasser fließt durch drei eiserne Rohre von 70, 100 und 133 Metern Länge in den Elbstrom. Die Öffnungen dieser Rohre liegen in der Sohle des Flußbettes und sind durch Helme gegen ein mögliches Hineingreifen eines Schiffsankers geschützt. Durch starke, eiserne Tore wird die Mündungsanlage zur Zeit der Hochflut gegen das Siel hin geschlossen, zur Zeit der Ebbe wieder geöffnet, so daß zur Flutzeit die Abwässer sich im Siel stauen und nur zur Ebbezeit zur Elbe strömen.

Je mehr unsere Stadt wuchs, desto mehr Siele waren nötig und desto größere Hauptsiele und Stammsiele mußten erbaut werden. Erst in den Jahren 1899 bis 1904 wurden wieder neue Stammsiele hergestellt. Auf manchen Strecken konnte man sehen, wie in den Straßen breite und sehr tiefe

Kanäle ausgehoben und große Erdmassen aufgeworfen wurden. Auf anderen Strecken geschah die Herstellung auf bergmännische Art im Tunnelbau. Die Sielanlage oder die Kanalisation ist daher nicht minder teuer als die Wasserversorgung. Alle Siele, die in Hamburg vorhanden sind, haben zusammen ungefähr 40 Millionen Mark gekostet.

Wer eine Wohnung mietet, bezahlt zwar nicht eine gesonderte Summe für die Benutzung der Sielleitung; aber die Hauswirte müssen eine jährliche Steuer dafür an die Staatskasse entrichten und stellen natürlich den Mietepreis um so viel höher.

Die Kanalisation Hamburgs, d. h. die Erbauung der Sielleitung hat erst nach dem großen Brande begonnen. Bis dahin mußte der grobe Unrat in Eimer getan und nachts fortgefahren werden. Die Küchenabwässer und andere unreine Flüssigkeiten goß man in die Rinnsteine. Sie liefen die Straßen entlang zum Flet oder zur Elbe. An heißen Tagen verpesteten die Rinnsteine nicht selten die Luft in erschrecklicher Weise, und manche Krankheit mag durch den üblen Geruch entstanden sein. Wie in manchen anderen Stücken, so würden wir auch in der Reinlichkeit nicht tauschen mögen mit unseren Vorfahren, die in der „guten, alten Zeit" lebten.

32.

Vorstädte, Vororte, Stadtteile.

Wir unterscheiden in Hamburg die innere Stadt von den äußeren Stadtteilen. Alte St. Paulianer, Eimsbütteler, Barmbecker usw. sagen noch heutigentags, daß sie nach Hamburg gehen, wenn sie ihren Weg zur inneren Stadt nehmen. Das klingt, als ob St. Pauli, St. Georg und Barmbeck andere Städte und nicht Stücke der Stadt Hamburg wären. Früher ist es allerdings anders gewesen als heute. Vor 100 Jahren haben die äußeren Stadtteile wirklich nicht zur Stadt Hamburg gehört, sondern die meisten von ihnen sind selbständige Dörfer gewesen. Sie lagen zwar im Gebiete des Staates Hamburg, hatten

aber eine eigene Verwaltung. Sie bildeten besondere Gemeinden. Dieselben bestanden neben der Stadtgemeinde Hamburg gerade so in unserem Freistaate, wie es heute und in Zukunft mit der Stadtgemeinde Bergedorf, mit den Walddörfern und mit Cuxhaven ist. Einzelne einstöckige, mit Stroh gedeckte Bauernhäuser dieser äußeren Stadtteile erinnern noch an die Vergangenheit und gemahnen uns daran, daß diese Stadtteile einstmals nichts anderes als Dörfer gewesen sind. Alte Leute, die als Kinder dort gespielt haben und daselbst aufgewachsen sind, können das nicht vergessen. Ihnen ist es noch immer so, als ob sie von ihrem Heimatsorte eine kleine Reise nach der Stadt Hamburg machten, so oft sie zur inneren Stadt gehen oder fahren.

Solche Städte, wo reichliche Beschäftigung und guter Verdienst zu finden ist, nehmen an Zahl der Bewohner überaus schnell zu. Die Zahl der zugezogenen Bürger ist bald größer als diejenige der eingeborenen. Bei solchem Wachstum entsteht leicht Mangel an geeigneten Wohnungen. Neue Häuser müssen eiligst gebaut, neue Straßen angelegt werden. Das ist jedoch schon für manch eine Stadt mit großen Schwierigkeiten verknüpft gewesen. Auch in Hamburg war das der Fall.

Fast alle deutschen Städte waren in alten Zeiten mit Mauern umgeben. Hinter den Stadtmauern fühlten sich die Bewohner in Kriegsgefahren und anderen Nöten sicher. Dahin rettete sich auch die Landbevölkerung mit Hab und Gut, wenn der Feind ins Land einbrach. Hamburg hatte immer starke Mauern, hohe Wälle und tiefe Gräben. Es war für eine hartnäckige Verteidigung eingerichtet. Die Straßen „Kurze Mühren", „Mühren" und „Bei den Mühren" erinnern uns an die alten Stadtmauern.

Es war aber innerhalb der Umwallung bald kein Platz mehr für neue Straßenanlagen. Die Wälle konnte und wollte man nicht noch weiter nach außen verlegen. Da wurde die Erlaubnis zum Anbau vor den Stadttoren erteilt. Es entstanden daselbst, in gerade entgegengesetzter Richtung zwei städtische Gemeinden, die sich eng an die Stadt anlehnten. Es waren die beiden Vorstädte St. Pauli und St. Georg.

Das Wachstum Hamburgs schritt fort. Die Bevölkerung nahm in jedem folgenden Jahre mehr zu, als im vorhergehenden. Die Geschäftsräume der Stadt drängten einander. Die Geschäftsgegend dehnte sich auf Straßen aus, die sonst nur zu Wohnzwecken gedient hatten. Die Wohnungen wurden immer teurer. Mancher Hamburger, der in der inneren Stadt sein Geschäft hatte, gab seine Stadtwohnung auf. Er zog in eines der nahegelegenen Dörfer. Von dort konnte er ja durch einen hübschen Spaziergang sein Geschäft leicht erreichen. Wer Geld hatte, baute sich ein feines Landhaus. Wer nicht wohlhabend war, zog in eine billige Mietswohnung. So wohnte bald eine ansehnliche Zahl von Hamburgern zwischen den Landleuten.

Da kam der große Brand vom Jahre 1842. Die Wohnungsnot in der Stadt trieb ganze Scharen von Hamburgern hinaus in die Dörfer. Dazu war der Zuzug nach Hamburg über die Maßen stark. Da dehnte sich die Stadt nach allen Seiten aus. Die freiliegenden Felder, wie z. B. das „Hohe Feld" und das „Borgfeld" wurden bebaut. Die Häuserflut ergoß sich in die angrenzenden Dörfer. Man hätte fast denken können, die Stadt habe wie ein See den Uferdamm durchbrochen und überschwemme mit ihren Häusern und Bewohnern die gesamte Umgebung. In erstaunlich kurzer Zeit bekam so manches dieser Dörfer ein ganz anderes Aussehen. Ganze Straßen von Großwohnhäusern entstanden in einem einzigen Sommer. Die schmucken Einfamilienhäuser sowohl als auch die alten, derben Bauernhäuser verschwanden vor der vordringenden Masse der großen Miethäuser. Es schien, als wären sie bei dem Herannahen dieser Riesen von Angst und Grausen befallen worden und hätten das Weite gesucht. — Die nunmehr großstädtisch bebauten Orte konnte man nicht länger Dörfer nennen. Selbständige Städte waren sie indessen nicht geworden. Ihnen fehlte der betriebsame, städtische Verkehr. Die Bewohner hatten ihre Geschäfte in Hamburg und blieben Hamburger. Auch der Name Vorstadt paßte nicht auf sie. Sie waren etwas anderes. 1871 schied

man sie aus dem Landgebiet aus, unterstellte sie den Behörden der Stadt, ließ ihnen aber manche ihrer eigentümlichen Einrichtungen und bezeichnete sie als Vororte.

Von Jahr zu Jahr verwuchsen die Vororte mehr mit der Stadt. Sie erhielten zum zweitenmal einen gewaltigen Zuzug aus der Stadt infolge der Zollanschlußbauten. Zwischen 1883 und 1888 wurden zur Anlegung des jetzigen Freihafengebietes viele hundert Häuser der alten Stadt abgebrochen; 24000 Einwohner, so viele fast, wie ganz Wandsbek hat, mußten aus ihren bisherigen Wohnungen weichen. Sie suchten und fanden natürlich in den Vororten Unterkunft und gründeten daselbst neue Geschäfte. Das war ein großer Schritt der Vororte auf dem Wege, ein rein großstädtisches Aussehen anzunehmen, um schließlich ganz mit der Stadt zu verschmelzen. Wie dieselben mit Riesenschritten wuchsen, das wollen wir uns an den drei Stadtteilen Eimsbüttel, Barmbeck und Eppendorf vergegenwärtigen. Die allererste hamburgische Volkszählung fand 1866 statt. Es zählten in abgerundeten Zahlen:

Im Jahre	Eimsbüttel Einwohner	Barmbeck Einwohner	Eppendorf Einwohner
1866	3 000	6 000	1 500
1880	16 000	16 000	4 000
1885	26 000	22 000	6 000
1890	46 000	32 000	12 000
1895	52 000	41 000	20 000
1900	64 000	48 000	30 000
1905	83 000	66 000	50 000
1912	124 000	111 000	80 000

Im Jahre 1894 beschlossen die beiden gesetzgebenden Gewalten Hamburgs, der Senat und die Bürgerschaft, die Vororte mit der Stadt zu vereinigen und sie als Teile der Stadt zu bezeichnen.

1913 erhielt die Stadt Hamburg abermals Vororte. Die Geestdörfer Großborstel, Fuhlsbüttel, Alsterdorf, Ohlsdorf, Kleinborstel und Langenhorn nebst dem marschigen Billbrook wurden als Vororte der Stadtverwaltung unterstellt. Das so erweiterte Stadtgebiet zählt eine Million Bewohner und besteht aus 20 Stadtteilen und 7 Vororten. Die Stadteile sind:

1. Altstadt,	11. Uhlenhorst,
2. Neustadt,	12. Hohenfelde,
3. St. Georg,	13. Eilbeck,
4. St. Pauli,	14. Borgfelde,
5. Eimsbüttel,	15. Hamm,
6. Rotherbaum,	16. Horn,
7. Harvestehude,	17. Billwärder Ausschlag,
8. Eppendorf,	18. Steinwärder,
9. Winterhude,	19. Kleiner Grasbrook,
10. Barmbeck,	20. Veddel.

33.

Hamburgs Festungszeit.

Die beiden Stadtteile Altstadt und Neustadt, die wir zusammen als die innere Stadt bezeichnen, sind überall deutlich von den anderen Stadtteilen geschieden. Sie allein bildeten noch vor 100 Jahren die Stadt Hamburg. Die Straßen Helgoländerallee, Holstenwall, Ringstraße, Esplanade, Glockengießer-, Steinthor- und Klosterwall umschließen die innere Stadt.

Obwohl die jetzigen Häuser viel höher gebaut sind, als die früheren es waren, so hatte die innere Stadt doch vor 100 Jahren mehr Bewohner als heute. Das klingt erstaunlich, ist aber doch erklärlich. Der Kehrwieder und der Wandrahm, die jetzt nur Speicherbauten tragen, waren damals bewohnt. Ein großer Teil der inneren Stadt hat sich aus einer Wohnstadt zur reinen Geschäftsstadt entwickelt. Vor allem aber ist das ganze Gebiet jetzt weniger dicht bebaut als früher. Schon im Nikolaikirchspiel, besonders aber in den Abbruchvierteln sind die Straßen

sehr viel breiter geworden. Die Häuserreihen standen früher großenteils so nahe aneinander, wie wir es nur noch in den wenigen Gängen der inneren Stadt finden.

Was hat denn unsere Vorfahren veranlaßt, sich so eng zusammenzudrängen? Der Grund war der, daß Hamburg früher eine Festung war. Ein hoher Festungswall und ein breiter, tiefer Festungsgraben umgaben die Stadt, nämlich die jetzigen Stadtteile Altstadt und Neustadt. Innerhalb des Ringes mußte jeder Streifen Erde ausgenutzt werden, um für alle Hamburger Wohnungen zu beschaffen. Die Namen der Straßen, die um die innere Stadt herumführen, erinnern uns an die Festungszeit. Holstenwall, Dammthorwall, Glockengießerwall, Steinthorwall und Klosterwall bedeuten ja nur Festungswall beim holsteinischen Thor, beim Dammthor, bei der Glockengießerei, bei der Steinstraße und beim Johanniskloster. Der Festungswall und der Festungsgraben aber zogen sich vom Klosterwall weiter zum Deichthor und zum Binnenhafen. Die Elbe schloß den Ring. Wer aus Hamburg hinaus oder nach Hamburg herein wollte, der mußte durch eines der Tore gehen.

Wo sind Wall und Graben geblieben? Vom Festungsgraben ist noch ein winziger Rest an der Helgoländer Allee und ein anderer zwischen den Bahnanlagen und dem Holzdamm zu sehen; größere Stücke aber sind zwischen Millernthor und Holstenthor und zwischen diesem und dem Dammthor. Der Wall ist abgetragen und größtenteils in den Graben geschüttet worden.

Die bezeichneten Festungswerke hatten einst eine große Bedeutung für Hamburg. Sie wurden vor 300 Jahren hergestellt. Damals brach der große Religionskrieg aus, den wir den Dreißigjährigen Krieg nennen. Hamburg hatte einen Angriff des Dänenkönigs zu befürchten. Es rief daher den niederländischen Festungsbaumeister und Hauptmann Valkenburgh herbei und ließ sich einen Festungsring umlegen, der damals als unzerbrechlich galt. In der hohen Umwallung der Stadt erhoben sich 21 Bastionen oder Bollwerke. Sie waren mit

Geschützen und Pulver reichlich ausgerüstet. Mehr als 250 Kanonen drohten dem nahenden Feinde Verderben.

In Friedenszeiten hielt die Stadt 3000 angeworbene Soldaten zur Bewachung der Werke. In Kriegszeiten wurde die Zahl der Söldner vermehrt. Es waren aber auch alle waffenfähigen Bürger zur Verteidigung der Stadt verpflichtet und bereit. Sie bildeten mit den Söldnern zusammen eine stattliche Kriegerschar, die hinter unseren hohen und starken Wällen dem Feinde Trotz bieten konnte. Hamburg war durch seine neue Befestigung so gefürchtet, daß während des großen Religionskrieges kein Feind es gewagt hat, die Werke anzugreifen. Sogar die kühnen Feldherren Tilly und Wallenstein zogen vorsichtig an der furchtbaren Festung Hamburg vorbei.

Nur wenige von den jetzt lebenden Hamburgern kennen die Namen der Bastionen. Sie wurden mit den Vornamen der damaligen Ratsherren bezeichnet. Die Straße Johannisbollwerk erinnert uns an die Bastion Johannes, die das Elbufer beherrschte. Die Seewarte steht auf der Bastion Albertus, das Bismarckdenkmal auf dem Bollwerk Kasparus. Die Ulricusstraße ist nach der Bastion Ulricus und der Ericusgraben nach der Bastion Ericus benannt worden.

Wie andere große Festungen, so hatte Hamburg eine Anzahl trefflicher Außenwerke. Ein solches war an der Ostseite die Schanze Ferdinandus, nach der die Ferdinandstraße ihren Namen erhalten hat. An der Westseite erhob sich ein vorgeschobenes Hornwerk. Auf seiner Höhe steht heute das Seemannshaus, das als Wohnhaus für Seeleute erbaut wurde. Der Name der Sternschanze endlich hat sich unverändert erhalten, obwohl das wichtige Außenwerk längst verschwunden ist.

An die Festungszeit erinnert ferner der Zeughausmarkt, auf dem das große Artilleriezeughaus stand, ebenso die kurze Straße „Dragonerstall", wo in einem großen Stall die Pferde der Dragonerschwadronen untergebracht waren.

Konnten aber die Hamburger Festungswerke zuerst als außerordentlich stark gelten, so waren sie doch in späterer Zeit den neuen Kanonen gegenüber zu schwach. Zudem bedurften die

weitläufigen Werke zahlreicherer Streitkräfte, als Hamburg aufzubringen vermochte. Deshalb entschlossen sich unsere Vorfahren im Jahre 1804 zur Entfestigung der Stadt. Am Millernthor, Dammthor, Steinthor durchbrach man die Wälle, schüttete die Gräben zu und riß die Torgewölbe nieder. Die Geschütze wurden von den Wällen entfernt, die Außenwerke vernichtet. Doch zogen die schon halbwegs zerstörten Festungswerke der Stadt noch schweres Leid zu.

Als der Franzosenkaiser Napoleon ganz Deutschland unterworfen hatte, machte er Hamburg im Jahre 1810 zu einer französischen Stadt. Er schickte ein paar tausend französische Soldaten als Besatzung hierher. Dieselben betrugen sich sehr hochmütig und erregten allgemeinen Unwillen. Groß war darum die Freude, als in dem Kriege von 1813, den Preußen, Rußland und Österreich gegen Napoleon führten, der russische Oberst Tettenborn die Franzosen aus Hamburg verjagte. Er stellte auch die Festungswerke wieder her. Bald rückte aber eine starke Abteilung der Franzosen heran. Nun begann die Belagerung der Festung Hamburg. Von der Veddel schossen die Franzosen mit Kanonen in die Stadt, wobei sie den Katharinenturm zum Ziel nahmen. Viele von den Kugeln, die hier und da einschlugen, wurden lange Zeit von den Besitzern der beschädigten Häuser aufbewahrt. Sie gaben die Kugeln endlich zur Errichtung des Kugeldenkmals her, das auf dem Gertrudenkirchhof steht. Es soll an die Belagerung Hamburgs durch die Franzosen erinnern.

Für Hamburg kam bald eine sehr schlimme Zeit. Tettenborn konnte die Stadt nicht länger verteidigen und zog ab. Vom 30. Mai an war der französische Marschall Davoust Herr unserer Stadt. Er richtete die Festung für einen erbitterten Kampf ein und ließ die Vorstädte und die nahegelegenen Dörfer räumen und niederbrennen. Ganz St. Pauli, der größte Teil von St. Georg und die Häuser vor dem Dammthor, am Grindel, am Schäferkamp, am Schulterblatt, in Eimsbüttel, in Harvestehude, an der Landwehr, in Hamm, Horn, Borgfelde, Hohenfelde, Eilbeck, Uhlenhorst und auf der Veddel wurden ein Raub

der Flammen. Rings um Hamburg herum schuf er eine Einöde. Um die Kanonen der Wälle auf die Stadt richten zu können, falls die Hamburger ihm nicht gehorsam wären, ließ Davoust auch die Häuser am „Grünen Sood“ und am Kuhberg abbrechen. Als nun die Preußen und die Russen herankamen, jagte Davoust alle Hamburger, die nicht ausreichende Lebensmittel für eine Belagerungszeit von 6 Monaten vorzeigen konnten, aus der Stadt. Tausende von armen Leuten — Männer, Frauen, Kinder, Greise, Kranke, Krüppel — wurden am Abend vor Weihnachten 1813 bei bitterer Kälte zusammengetrieben, in die Petrikirche und in andere Gebäude gesperrt und am Weihnachtsmorgen bei Schneesturm zu den Toren der Festung gedrängt, hinausgestoßen und ausgesperrt. Da mochten sie nun zusehen, wo und wie sie unterkommen könnten. Der Marschall war sie los. Er hatte es nicht mehr nötig, von seinen Vorräten etwas herzugeben für hungernde Bewohner der belagerten Stadt. Bis in den Mai 1814 hinein hat Davoust sich in Hamburg verteidigt und die Stadt in seiner Gewalt gehalten.

In der Petrikirche hängt ein Bild, das uns das Elend der unglücklichen Vertriebenen vor Augen führt. 20000 betrug ihre Zahl. Viele von ihnen starben vor Kälte und Hunger. Es waren ihrer 1138, die ein gemeinsames Grab in Ottensen fanden. Dort hat man ihnen zwei Jahre später einen Gedenkstein errichtet, denselben Stein, den man später samt den Überresten jener Toten nach der Jungiusstraße vor dem Dammthor gebracht hat. Daselbst steht er am Nikolaifriedhofe als ein trauriges Erinnerungszeichen an Hamburgs Franzosenzeit. Auch in Barmbeck bezeichnet ein Gedenkstein die Ruhestätte vertriebener Hamburger, die der Not erlagen.

So wie Hamburgs Festungswälle der Stadt Schutz vor wilden Kriegshorden gewährt hatten, so gereichten sie ihr zum Schrecken und Verderben, als sie in die Hände der Feinde gerieten. Jetzt ist Hamburg eine offene Stadt. 1894 wurde das letzte längere Stück des Walles, der Wall zwischen Holstenthor und Millernthor abgetragen und dort in den Festungsgraben geschüttet, wo jetzt die Helgoländer Allee ist.

Hamburg ist eine befestigte Stadt gewesen von seiner Gründung an, nahezu 1000 Jahre hindurch. Die Art der Befestigung war zu verschiedener Zeit sehr verschieden. Zuerst grub man Bohlen, d. h. recht dicke Bretter aufrecht und dicht nebeneinander um die Stadt herum ein und suchte sich durch ein solches Bohlenwerk oder Bollwerk gegen feindliche Angriffe zu schützen. Dann griff man zu Mauer, Wall und Graben, je nachdem diese oder jene Werke den besseren Schutz zu bieten schienen. Die Straßen „Mühren“, „Kurze Mühren“ und „Bei den Mühren“ bezeichnen uns noch jetzt solche Stellen, wo einstmals Stadtmauern errichtet wurden; denn Mühren bedeutet Mauern. Da die Stadt wuchs, so mußte Hamburg wiederholt seine Festungswerke abbrechen und neue Werke errichten, um den neu entstandenen Stadtteilen ebenfalls Schutz zu gewähren. Wo jetzt die beiden Straßen „Alter Wall“ und „Neuer Wall“ sind, haben in alten Zeiten nacheinander Festungswälle in der sumpfigen Alsterniederung gestanden. Auch sein Landgebiet schützte das alte Hamburg durch Wall und Graben. Die Straßen „Landwehr“, „Hinter der Landwehr“ und „Landwehrallee“ erinnern uns an den Wall, der um das Jahr 1300 dort aufgeworfen wurde. Durch ihn sollten feindliche Einfälle in das Hamburger Landgebiet abgewehrt werden. Die letzten und stärksten Festungswerke Hamburgs sind aber die Werke gewesen, die beim Beginne des 30jährigen Krieges errichtet wurden, und deren Lage noch heute im Stadtbilde zu erkennen ist.

34.
St. Georg.

Der Stadtteil St. Georg ist eben so scharf gegen Hohenfelde und Borgfelde, wie gegen die innere Stadt abgegrenzt. Das hat einen besonderen Grund. St. Georg war früher zwar ein Stück des Hamburger Gebietes, aber nicht ein Teil der Stadt Hamburg. Als zur Zeit des 30jährigen Krieges die großen Festungswerke Hamburgs hergestellt worden waren,

lag St. Georg außerhalb der Festung. Es war daher durch Wall und Graben von Hamburg geschieden. 50 Jahre später fand man, daß die Stadt Hamburg durch eine zweite Befestigungslinie gegen Angriffe von außen geschützt werden müßte. Da errichtete man einen Wall nebst Graben, der bei der Hohenfelderbucht sich an die Alster anschloß und von da über Lübecker- und Berlinerthor zum Hammerbrook reichte. So war St. Georg im Osten wie im Westen von Wall und Graben begrenzt. Daher verwuchs es bei völliger Bebauung seines Gebietes weder mit der Altstadt noch mit den Stadtteilen Hohenfelde und Borgfelde. Der leere Raum, der durch die Abtragung der Wälle und die Zuschüttung der Festungsgräben entstand, ist heute besetzt. Es fällt aber doch auf, wie der Stadtteil im Osten und im Westen durch eine Reihe staatlicher Bauwerke abgegrenzt ist. Im Westen liegt die Kunsthalle, der Hauptbahnhof, das Gewerbeschulgebäude und das Postamt 1 mit der Postverladestelle. Im Osten finden wir das Krankenhaus, die Badeanstalt, das Mineralogisch-Geologische Institut, das Technikum, die Volksschule Berlinerthor und die Hauptfeuerwache. Der Name der Wallstraße erinnert an die östlichen Festungswerke.

St. Georg galt vom Beginn der Bebauung an als Vorstadt. Es ist Vorstadt geblieben bis 1868. Mit St. Pauli zugleich wurde es in die Stadt Hamburg einbezogen. Die Bebauung schritt zuerst nur langsam vor. Einmal ging es sogar gewaltig rückwärts. Es war in der Franzosenzeit. Die Häuser St. Georgs waren dem Marschall Davoust im Wege, als die Belagerung Hamburgs herannahte. Er ließ sie niederreißen. Nach der Franzosenzeit wurde die Vorstadt zum Teil recht schnell aufgebaut, jedoch erst vor etwa 35 Jahren die Teile, die heut die schönsten sind. Es ist die Gegend des Hansaplatzes und des Steindammes. St. Georg mit dem Hammerbrook ist einer der volkreichsten Stadtteile Hamburgs; er hat 100000 Bewohner.

Die bedeutendste Straße St. Georgs ist der schöne, breite Steindamm, der einen so großen Personen- und Wagenverkehr,

so zahlreiche und hübsche Läden hat, daß er den Eindruck einer rechten Großstadtstraße macht. Er ist ein Glied in der langen Häuserkette, die von Wandsbek bis über den Altonaer Stadtteil Ottensen hinausreicht. Vor 380 Jahren, im Jahre 1539, wurde ein Damm durch das Feld vor dem Steinthor aufgeschüttet. Er hatte die Richtung auf Wandsbek und wurde mit Steinpflaster versehen. Man nannte ihn kurzweg den Steindamm. Von ihm hat die Straße ihren Namen.

Der schönste Platz in St. Georg ist der Hansaplatz. Derselbe ist mit einem stattlichen Brunnen geschmückt, welcher die Hansa trägt. Sie soll uns die Macht des Städtebundes verkörpern, der einst das Meer beherrschte. Die vier Figuren an den Seiten des Brunnens stellen vier eifrige Beförderer der christlichen Religion dar. Es sind die beiden Kaiser Konstantin und Karl der Große, Bischof Anschar und Graf Adolf IV. von Schauenburg. Konstantin hat das Christentum zuerst zur Staatsreligion in seinem Lande gemacht; Karl der Große hat es in unsere Gegend gebracht; Anschar war Hamburgs erster Bischof, und Graf Adolf IV. war Hamburgs frommster Fürst. Mehrere Straßen in der Nähe des Platzes sind nach alten Hansestädten benannt worden. Es gibt da eine Bremerreihe, eine Lüneburger-, Rostocker-, Greifswalder-, Danziger-, Revalerstraße.

Hansabrunnen.

St. Georg ist einer von den alten Stadtteilen der heutigen Stadt Hamburg. Darauf werden wir durch eine Reihe von Straßennamen aufmerksam. Die Lohmühlenstraße führt ihren Namen nach einer alten Mühle, in welcher die Hamburger Schuhmacherinnung die Eichenrinde zu Lohe zermahlen ließ, um dieselbe zum Gerben des Leders zu gebrauchen. Die Straße „Bei dem Strohhause“ erhielt ihren Namen von einem Heu- und Strohspeicher der hamburgischen Kavallerie. Die Straße

„Pulverteich“ ist nach einem Fischteich benannt, an dem eine Pulvermühle stand. Der „Besenbinderhof“ hat seinen Namen nach einer alten Besenbinderherberge, auf deren Platz später ein vielbesuchtes Vergnügungslokal stand, und die Straße „Bei dem Hühnerposten“ ist, wie man sagt, nach einem einsam gelegenen Wachtposten der hamburgischen Festungszeit bezeichnet worden. Der Name „Borgesch“ mag wohl eine Zusammenziehung von Bürger und Esch oder auch von Burg und Esch sein. Esch ist ein veraltetes Wort, welches Feld und Wiese bedeutet. Es hat aber einst eine Schanzenburg auf dem Borgeschgebiet gelegen. Ein dänischer Heerhaufe hatte sie bei der Belagerung Hamburgs aufgeworfen. Später ist der Borgesch ein Wiesen- und Weideland der Bürger Hamburgs gewesen. So mögen wir uns unter Borgesch das Wort Bürgerfeld und Bürgerweide oder auch Feldburg und Wiesenburg denken.

Der Hammerbrook ist der tiefgelegene Teil St. Georgs. In ihm finden wir Hamburgs Münze oder Geldprägeanstalt, die dem Münzplatz und der Münzstraße den Namen gegeben hat. Der Brook oder Bruch ist angeschwemmtes Land, das schon in alten Zeiten von den Bewohnern der Dörfer Hamm und Horn eingedeicht worden war. Er konnte erst in neuester Zeit bebaut werden, nachdem er durch Anlage von Kanälen, durch Aufschüttung und durch das Sielnetz trocken gelegt worden war.

St. Georg besitzt ein Kunstwerk, dem kein anderer Stadtteil Hamburgs ein ähnliches zur Seite stellen kann. Es ist eine vorzüglich ausgeführte Kreuzigungsgruppe. Der fromme Künstler hat den Augenblick aus der Leidensgeschichte Jesu dargestellt, in welchem der Herr seine Mutter und den Jünger Johannes vom Kreuze herab mit den Worten anredet: „Siehe, das ist deine Mutter; siehe, das ist dein Sohn.“ Das Denkmal steht unter Bäumen bei der St.-Georgskirche. Es stammt aus der katholischen Zeit, in welcher man Wallfahrten machte und vor Bildern, die den gekreuzigten Christus oder einen Heiligen zeigten, ein Gebet zu sprechen pflegte.

Der Name des Stadtteils St. Georg rührt von seiner Kirche her. Die Kirche war früher da als der Stadtteil. Sie wurde als Kapelle schon vor 700 Jahren vom Grafen Adolf III. gegründet und dem heiligen Georg geweiht. Dieser unerschrockene Ritter und Heilige hatte, wie die Sage berichtet, vor 1200 Jahren im Morgenlande einen schrecklichen Drachen getötet, der eine geraubte Jungfrau verschlingen wollte. Das Bild des Ritters Georg führten darum die Kreuzfahrer in ihren Fahnen, als sie nach Jerusalem zogen, um die heilige Stadt von den ungläubigen Türken zu befreien. Der Kampf des Ritters mit dem Drachen ist in der Fahne des St. Georger Kirchturms dargestellt.



Ritter Georg.

Nun unternahm der Kaiser Friedrich Barbarossa mit einem großen Heere einen Kreuzzug. Auch der Graf Adolf III. von Schauenburg, der Herr über Holstein und Hamburg, zog mit. Dem Kreuzheere erging es schlecht. Die Hälfte der Kämpfer war schon umgekommen durch Hunger, Durst, Krankheit und das Schwert der Türken, und noch hatte der Jammer kein Ende. Täglich fanden Krieger, Ritter, Grafen, Herzöge den Tod. Da ertrank der Kaiser in einem Fluße. Das war der Gipfel des Unglücks. In dieser furchtbaren Not betete Graf Adolf zum heiligen Georg. „Wenn du mich behüten willst vor Krankheit und Tod,“ sprach er, „und wenn du mich wieder zurückbringst in mein Land und zu den Meinen, so will ich dir in dem guten Hamburg ein Gotteshaus errichten, welches deinen Namen tragen

soll." Der Graf kehrte heim. Er erbaute die St.-Georgskapelle, an deren Stelle später die St.-Georgskirche getreten ist.

Neben der Kapelle errichtete Graf Adolf ein Kranken- oder Siechenhaus. Er hatte auf seinem Kreuzzuge die schrecklichste von allen Krankheiten kennengelernt, den unheilbaren Aussatz, von welchem in der Bibel erzählt wird. Eine Reihe von Kriegern in den Kreuzheeren war von dieser gräßlichen Plage befallen worden. Sie steckten nach der Rückkehr zur Heimat andere Leute an. Der Aussätzige, der des Erbarmens und der Hilfe so sehr bedurfte, wurde von jedermann voll Abscheu gemieden; denn wer mit ihm in Berührung kam, der war ebenfalls dem qualvollsten Tode verfallen. Wo sollten denn aber diese unglücklichen Menschen bleiben? In vielen Ländern, in Frankreich, in Italien, in Spanien, baute man einsam gelegene Häuser für sie. Auch in Deutschland war es nötig. Solche Häuser hießen Siechenhäuser oder Spitäler. Haus und Garten waren von einer Mauer umgeben. Dort war der Kranke bis zu seinem Tode eingesperrt. In einem Beutelchen wurde ihm mittels einer Stange täglich seine Nahrung über die Mauer gereicht. Der tausendmal von Gott erbetene Tod galt ihm als eine Erlösung von seinem Jammerleben. Solchen von der Welt verlassenen Aussatzkranken diente das Spital bei der St.-Georgskapelle. In derselben predigte ein wackerer und furchtloser Priester aus Hamburg den Aussätzigen das Wort Gottes.

Es führte aber von der Stadtmauer und dem Stadttor, welches sich damals ungefähr beim jetzigen Pferdemarkt befand, ein Fußsteig durch den Wald zum Spital. Derselbe hat die Richtung und den Namen für die Spitalerstraße gegeben. Aussatzkranke haben wir jetzt nicht mehr; aber das Siechenhaus bei der St.-Georgskirche ist geblieben. Aus den Einkünften, welche für die Aussätzigen bestimmt worden waren, konnte das verfallene Stift neu aufgebaut werden. Es gewährt jetzt 36 armen Witwen und alten Jungfern Wohnung, Unterhalt und ärztliche Hilfe. Es hat wohl schon mancher St. Georger bei der Kirche gestanden, das Siechenhaus gesehen und nicht gewußt, woher der Name stammt.

35.

Das Krankenhaus.

An der Lohmühlenstraße in St. Georg steht seit 100 Jahren das Allgemeine Krankenhaus. Es nimmt Kranke jeden Alters und jeden Standes, Männer, Frauen und Kinder auf, gleichviel, welcher Art die Krankheit ist.

Es gibt nicht wenige Leute, die eine große Abneigung gegen die Krankenhäuser haben. Sie würden lieber eine gefährliche Krankheit im eigenen Hause, als eine leichte im Krankenhause durchmachen, wenn sie zu wählen hätten. Sie lernten nie ein Krankenhaus kennen und haben niemals über die Gründe nachgedacht, die zur Einrichtung von Krankenhäusern führten. Darum beschleicht sie ein Bangen, wenn ihnen über einen Verwandten oder Bekannten mitgeteilt wird, daß er im Krankenhause sei. Sie können es nicht verstehen, wie ein Kranker sich aus der Pflege seiner Angehörigen in fremde Hände geben kann. Die beste Pflege, meinen sie, welche dem kranken Vater oder der kranken Mutter zuteil werden kann, könne nur von den Kindern geleistet werden, und niemand könne beim kranken Kinde die Pflege der Mutter, beim kranken Bruder die der treuen Schwester ersetzen. Es ist etwas Wahres in solchen Gedanken; denn die liebevollsten Krankenpfleger werden allerdings die nächsten Anverwandten sein; die besten aber sind sie nicht immer.

Unsere allgemeinen Krankenhäuser sind Staatsanstalten. Ihre Erbauung und Einrichtung wurde von den Vertretern unserer Einwohnerschaft beschlossen. Welcher andere Gedanke könnte wohl die beiden gesetzgebenden Gewalten unseres Staates dabei geleitet haben, als der eine, etwas Gutes, Notwendiges auf gemeinsame Kosten zum Wohle jedes einzelnen zu schaffen? Alle großen Städte haben Krankenhäuser. Diese Einrichtung würde sicherlich nicht so allgemein verbreitet sein, wenn sie nicht sehr segensreich wäre. Das Krankenhaus verdient es also nicht, mit heimlicher Scheu, mit fröstelndem Gefühle betrachtet zu werden. Es gehört vielmehr zu unseren wohltätigen

Einrichtungen und darf volle Aufmerksamkeit und freundliche Teilnahme von jedermann beanspruchen.

Das Krankenhaus hat eine ganze Reihe bedeutender Vorzüge vor der häuslichen Krankenstube, und dieselben kommen besonders den Schwerkranken sehr zugute. Die Krankenhäuser werden von Ärzten geleitet, die sich durch ihre Tüchtigkeit und Geschicklichkeit bereits einen guten Ruf erworben hatten, ehe ihnen das verantwortungsvolle Amt übertragen wurde. Der Schwerkranke weiß also von vornherein, daß einer der erfahrensten Ärzte Sorge um ihn tragen und ihm diejenige Hilfe bringen werde, die ärztliches Wissen und ärztliche Kunst zu bringen vermögen. Dem Kranken wäre es vielfach gar nicht möglich, einen berühmten Arzt zu Rate zu ziehen, wenn derselbe lange Wege von einer Krankenstube zur anderen zurücklegen sollte. Die ärztliche Hilfe ist im Krankenhause, wenn nicht durch den Oberarzt, so doch durch einen seiner Hilfsärzte, zu jeder Tageszeit und zu jeder Nachtzeit sofort bei der Hand, wenn irgendeine plötzliche Wendung in der Krankheit eintritt. Die gesamten Einrichtungen der Krankenhäuser für die Bettung, die Ruhe und die Bequemlichkeit der Kranken können nie von denjenigen des Wohnhauses erreicht werden, weil jene von vornherein für Kranke, diese aber für Gesunde getroffen wurden. Die Wärter und Wärterinnen der Krankenhäuser sind geübte Leute. Sie wissen genau, welcher Dienste der Kranke bedarf, und wie dieselben zu leisten sind, damit ihm nicht unnötige Schmerzen bereitet werden. Sie sind in ihren Dienststunden bei dem Kranken auch wirklich wach und dienstbereit, da sie zur rechten Zeit abgelöst werden, was bei der Pflege durch die nächsten Verwandten nicht immer möglich ist. Noch vieles andere könnte zugunsten der Krankenhäuser genannt werden. Um ihre Wohltaten allen Bewohnern unserer Stadt, den Armen wie den Reichen, zu erweisen, baute man die staatlichen Krankenhäuser.

Das Krankenhaus an der Lohmühlenstraße ist das älteste von unseren allgemeinen Krankenhäusern. Es wurde in den Jahren 1821 bis 1823 hergestellt und im November 1823

bezogen. Es war für 1000 Kranke mit den notwendigen Räumen für die Ärzte, Apotheke, Verwaltung, für Wärter, Küche, Wäscherei usw. eingerichtet. Es galt damals für eine sehr große Anstalt. Es mußte aber wiederholt vergrößert werden. Die jetzigen Gebäude sind sämtlich Neubauten. Sie entsprechen den Anforderungen, die man heut allgemein an ein gutes Krankenhaus stellt.



Eppendorfer Krankenhaus.

Im Jahre 1889 wurde als zweites das Allgemeine Krankenhaus in Eppendorf und 1913 als drittes das Allgemeine Krankenhaus in Barmbeck in Betrieb genommen. In St. Georg stehen 1600, in Eppendorf 2200 und in Barmbeck 2020 Betten für Kranke zur Verfügung. Es sind keine Kosten gescheut worden, um die Anstalten aufs allerbeste einzurichten. Das Krankenhaus in Barmbeck hat 14 Millionen Mark gekostet.

Das Eppendorfer Krankenhaus ist als vorbildlich weit und breit bekannt. Es ist von Ärzten aus allen Ländern der Welt besucht worden. Seine Lage ist die denkbar gesundeste. Es

steht auf hochgelegenem, trockenem Gebiet an einem herrlichen Park, der ihm ein überaus freundliches Aussehen verleiht. Innerhalb seines Gebietes bewirken Baumreihen, Rasenplätze, Baumgruppen und Blumenbeete, daß die Häuser wie in einem großen Garten liegen. Der Haupteingang führt durch das Verwaltungsgebäude. Eine Hauptstraße teilt die Anlage in eine Männer- und eine Frauenabteilung. 100 einzelne, aus Stein gebaute Häuser stehen an sauberen Längs- und Querstraßen. Ein Operationshaus mit 4 Sälen, ein Badehaus, ein Haus für Heilgymnastik, Einrichtungen für Lichtbehandlung von Hautkranken, für Lichtbäder, für elektrische Schwitzbäder, für Röntgenstrahlen dienen beiden Seiten. Für Keuchhusten, Masern, Scharlach, Diphtheritis, für Pocken, Cholera und andere ansteckende Krankheiten sind besondere Abteilungen da. Ein Wohnhaus für Hilfsärzte, ein dreigeschossiges Schwesternhaus für 40 Schwestern, 80 Schülerinnen und 40 Hausmädchen, ein Desinfektionshaus, ein Leichenhaus, ein Eishaus, ein Spritzenhaus, ein Kesselhaus, ein Küchenhaus gehören zu den notwendigen Verwaltungseinrichtungen.

Alles ist elektrisch beleuchtet, mit Gas-, Wasser- und Sielleitung verbunden. Mehr als 300 Personen sind mit der Pflege der Kranken beschäftigt. Von je 5 Kranken erhalten 2 auf Staatskosten, 3 gegen eigene Bezahlung ärztliche Hilfe, Arznei, Bedienung und Unterhalt.

Für Schiffs- und Tropenkrankheiten ist auf Staatskosten ein neues Krankenhaus neben der Navigationsschule in St. Pauli erbaut worden. In seiner Nähe steht an der Seewartenstraße, dem Zirkus Busch gegenüber das staatliche Hafenkrankenhaus. Es will allen denjenigen, die in der inneren Stadt, in St. Pauli, in der Hafengegend plötzlich erkrankt oder verunglückt sind, schnelle Hilfe und Pflege bieten.

Andere Krankenhäuser verdanken ihr Entstehen und ihre Erhaltung der Menschenfreundlichkeit einzelner Personen oder derjenigen größerer Vereinigungen. An der Sternschanze finden wir das Freimaurerkrankenhaus, am Schlump das Vereinshospital, in der Martinistraße in Eppendorf das Krankenhaus

Bethanien, an der Heinestraße und Marienstraße in St. Pauli das deutsch-israelitische Krankenhaus, an der Alfredstraße in Hohenfelde das Marienkrankenhaus, an der Burgstraße in Borgfelde das Krankenhaus Bethesda. Schwestern haben sich die liebevolle Pflege der Kranken in unseren Krankenhäusern zur Lebensaufgabe gemacht.

Es hat ein Hamburger Krankenhaus seinen Platz weit außerhalb unserer Stadt gefunden. Es ist Edmundstal. Diese Heilanstalt verdankt ihr Dasein der Freigebigkeit eines unserer noch lebenden Mitbürger, des Herrn Edmund Siemers. Sie ist nach ihm benannt worden. Sie wurde für Lungenkranke errichtet und steht aus diesem Grunde in dem schönen Walde am Elbufer bei Geesthacht. Sie beherbergt lungenkranke Männer, Frauen und Kinder in gesonderten Abteilungen. Wenn ärztlicher Beistand, sorgfältige Pflege und ständiger Aufenthalt in reiner Waldesluft dem Kranken noch helfen können, so wird er in Edmundstal Hilfe finden.

Endlich sind noch zwei staatliche Krankenhäuser notwendig geworden für solche bedauernswerten Mitbürger, deren Geist erkrankt ist. Etwa 1400 Geisteskranke leben im Irrenhaus Friedrichsberg und gegen 600 in unserer Irrenkolonie in Langenhorn.

36.

St. Pauli.

Der Stadtteil St. Pauli, der wie St. Georg früher eine Vorstadt war, reicht von der Elbe bis zur Sternschanze. Er schließt auch den „Zoologischen Garten“, sowie die Kirchhöfe vor dem Dammtor mit ein. Gewöhnlich denken wir bei der Bezeichnung St. Pauli nur an das Stück des Stadtteils, welches zwischen der Elbe und dem Heiligengeistfelde liegt. Wir können diesen Teil wohl das fröhliche St. Pauli nennen. Welcher Hamburger wäre da, dem die Reeperbahn und der Spielbudenplatz unbekannt wäre? Welches Hamburger Kind hätte niemals vor der Kasperbude gestanden, um den lustigen Kasper zu sehen?

Wenn der Hamburger Besuch von auswärts hat, so führt er ihn gern nach St. Pauli, wo er ihm das fröhliche Leben unserer Stadt zeigen kann. Dann bedeutet ihm das Wort St. Pauli nur Reeperbahn und Spielbudenplatz. Dort lösen sich schöne Verkaufsläden mit großen und kleinen Bierwirtschaften ab. Hier und da steht ein Kaffeehaus oder ein Theater dazwischen, und der Zirkus ist nahe dabei. Jeder ist dort fröhlich unter frohen Menschen. Das Stück St. Paulis,

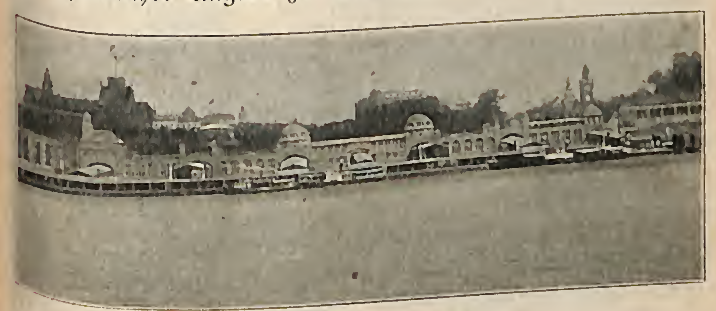


Fährhaus in St. Pauli.

welches zwischen der Reeperbahn und der Elbe liegt, fiel früher durch seine hohe Lage zur inneren Stadt auf. Es wurde darum allgemein der Hamburger Berg genannt. Unter diesem Namen sind Reeperbahn und Spielbudenplatz mit ihrer allernächsten Umgebung noch heutigentags im Inlande bekannt, und der Hamburger Berg gilt dort als der besonders vergnügliche Teil der alten Handels- und Seestadt Hamburg.

Wie die Höhe des Stintfangs, so sind auch Wiezels Hotel, das malerische Fährhaus und die Landungsbrücken rechte Anziehungspunkte für alle diejenigen, Hamburger wie Fremde, die ein Stündchen Zeit darangeben wollen, sich einmal an dem

Leben und Treiben auf unserer Elbe zu erfreuen. Es wird ihnen daselbst ein eigenartiger und herrlicher Genuß dargeboten. Wie keuchen die kleinen Schleppdampfer, welche die Seeriesen, Segelschiffe und Dampfschiffe, von Cuxhaven am Schlepptau heraufbringen, oder aus unserem Hafen dem Meere zuführen. Wie jagen und hasten die kleinen Dampfbarkassen und Motorboote, und wie geschäftig kommen die Fährboote herbei, die an den Landungsbrücken ihre Hafenfahrt beenden, um sogleich eine neue anzutreten! Die Führer der Boote und Schiffe müssen auf diesem Stück der großen Wasserstraße ein außerordentlich wachsames Auge haben, um einen Zusammenstoß und damit ein schreckliches Unglück zu vermeiden.



St.-Pauli-Landungsbrücken.

Die St.-Pauli-Landungsbrücken haben den ganzen unterelbischen Dampfschiffsverkehr nebst dem Seebäderdienst zu bewältigen. Die stattlichen Brückenanlagen sind, soweit es tunlich war, aus Stein und Eisen erbaut worden. Der Anlegesteg, zu welchem große Eingangstore führen, ist 700 Schritte lang und zum größten Teile mit Eisenblech überdeckt. Er trägt mancherlei Einrichtungen, die sich zur glatten und raschen Erledigung des Verkehrs, sowie für das Wohlergehen und die Bequemlichkeit der Fahrgäste als nötig oder als nützlich erwiesen haben. Wir lesen da in scheinbar buntem Durcheinander: Hafenpolizei, Unfallstation, Hafenarzt, Güterannahme und -beförderung, Lagerräume, Kriminalpolizei, Zollabfertigung, Wartehalle, Zigarrenladen, Fruchthalle.

An schönen Sommersonntagen ist es besonders lebendig auf und bei den Landungsbrücken. Nach Tausenden zählen die Menschen, die im Laufe des Tages auf einem der geräumigen Dampfer einen Ausflug machen wollen nach Teufelsbrück und Nienstädten, nach Blankenese und Falkental, nach Schulau, nach der Lühe, nach Harburg und der Haake, nach Stade, nach Cuxhaven, nach Helgoland und anderen Nordseebädern.

Zwischen den Landungsbrücken und der Mündungsanlage des großen Hamburger Sielnetzes, der hochgelegenen und weithin sichtbaren Seemannsschule oder Navigationsschule gerade gegenüber erhebt sich ein hoher Kuppelbau. Es ist der Einfahrts- und Aufzugsschacht des Elbtunnels. Eine Straße für Fußgänger und Radfahrer, für Karren, Droschken, Kutschwagen, Lastfuhrwerke und Automobile unter dem tiefen, breiten Elbstrome quer hindurch, das ist ein Werk, wie es kein zweites in unserem Vaterlande gibt.



Einfahrt zum Elbtunnel.

Wir wollen in einer Droschke von St. Pauli nach Steinwärder hinüberfahren. Wir kommen an den Kuppelbau und fahren durch eins der großen Tore in den gewaltigen Aufzugschacht des Tunnels hinein. Dort halten wir auf einem 10 Meter langen und 3 Meter breiten Aufzuge. Der Schacht

selbst hat 20 Meter im Durchmesser und faßt 6 Aufzüge und 2 Treppen. Jetzt wird das eiserne Tor hinter uns geschlossen, darauf ein kleiner Hebel umgelegt, und durch elektrische Kraft sinken wir schnell so tief hinab, als unsere größten Großwohnhäuser hoch sind. Ein kleiner Ruck; wir sind mit Pferd und Wagen auf dem Grunde des Tunnels, 40 Meter unter der Kuppel des Schachtes, 20 Meter tief unter dem Wasserspiegel der Elbe. Vor uns geht ein eisernes Tor hoch. Wir sehen ein weites Loch. Das ist der Tunnel. Er ist durch elektrische Lampen taghell erleuchtet. Die weißen Wände sind 4 Meter voneinander entfernt, die gewölbte Decke ist 4 Meter hoch. Auf schön gepflasterter Straße trägt uns unser Gefährt zur Steinwärder Seite hinüber. Unsere Fahrbahn ist 450 Meter lang. Sie liegt in der Mitte des Tunnelrohres. Zu beiden Seiten sind erhöhte Wege für die Fußgänger. Auf der ganzen Strecke kommt uns kein Wagen entgegen. Er könnte auch nicht an uns vorbei. Auch keinem Fußgänger begegnen wir. Alle gehen nach Steinwärder hinüber. Das soll auch nicht anders sein. Es liegen zwei gleiche Tunnelrohre nebeneinander. Durch das eine geht und fährt man hinüber, durch das andere kommt man herüber. Unsere Droschke fährt drüben sogleich in den Aufzugsschacht hinein und wird in ein paar Augenblicken zum Tageslicht emporgehoben.

Wir brauchen nicht zu befürchten, daß das Wasser die Tunnelwand durchbrechen und uns ersäufen könnte. Die Wände des Rohres sind stark und fest genug. Sie bestehen aus Schmiedeeisen und Zement und sind überall $1\frac{1}{2}$ Meter dick. Über der Tunnelwand lagert noch eine Erdschicht von 5 bis 6 Metern als Sohle des Stromes.

Die Herstellung des Tunnels war ein überaus schwieriges Werk. Es wurde in Absätzen von je $\frac{1}{2}$ Meter vorgeschritten. Das fertige Stück des Rohres mußte durch einen Schild abgeschlossen werden. Vor dem Schilde wurde in Preßluft ausgeschachtet. Der starke Luftdruck hielt das eindringende Wasser zurück; aber die Arbeiter mußten sich immer erst in Luftkammern an den vermehrten und wieder an den verminderten Luftdruck

gewöhnen, ehe sie zur Arbeit schreiten und nach der Arbeit das Tunnelrohr verlassen konnten. Im ausgeschachteten Stück wurden starke Ringe aus Walzeisen dicht aneinander geschoben und miteinander vernietet. Dann wurde mit Blei gedichtet. Das Eisen bespritzte man außen dick mit Zement, um es gegen Rost zu schützen. Innen kleidete man die Wände mit Mörtel aus und belegte sie mit hellen Platten aus Porzellan. Man griff das Werk von beiden Enden zugleich an und arbeitete einander entgegen, und doch war eine Arbeitszeit von 1907 bis 1911 erforderlich. 11 Millionen Mark hat der Tunnel gekostet.

Das letzte Stück des rechten Elbufers bis zur Altonaer



Rinderhalle.

Grenze hin nimmt unser Fischmarkt ein. Die große, schöne Fischhalle ist aus Eisen und Stein gebaut. Hier und bei der Halle des Altonaer Fischmarktes legen unsere Fischer an, von denen viele in Finkenwärder wohnen. Hier setzen sie ihre Ware in Geld um. Für 4 Millionen Mark Fische werden jährlich in den beiden Hallen verkauft. Hamburgs Hochsee-Fischereiflotte besteht in runder Zahl aus 130 Segelfahrzeugen und 10 Hochsee-Fischdampfern.

Das Heiligengeistfeld, der vor dem Millernthor und Holstenthor gelegene große freie Platz mitten im Häusermeer ist jedem Hamburger ein lieber und trauter Bekannter. Im Winter läuft man dort Schlittschuh auf einer künstlichen Eisbahn; im Frühling und Sommer wird Ball gespielt, und im Herbst

läßt man den Drachen steigen. Zur Domzeit ist das Feld mit Buden, Karussellen, Luftschaukeln usw. besetzt, und wenn in Hamburg eine Ausstellung oder eine ähnliche Veranstaltung stattfinden soll, so ist das Heiligengeistfeld der geeignete Ort dafür. — In der Südecke des Feldes, der Feuerwache gegenüber steht das Panorama, an der Eimsbüttelerstraße die große, schöne Turnhalle des St.-Pauli-Turnvereins. In der Ecke beim „Neuen Pferdemarkt", zwischen der „Eimsbüttelerstraße" und dem „Neuen Kamp" finden wir die großen Schlachtviehmarkthallen. Neben denselben sind in einem abgegrenzten Raume zahlreiche Stände für den Pferdemarkt. Der Platz „Neuer Pferdemarkt" wird heute nicht mehr zu Marktzwecken benutzt. Es werden dort nur noch gelegentlich Pferde vorgeführt. Unter dem Felde hindurch führt die Hoch- und Untergrundbahn vom Millernthor über den Bahnhof Feldstraße zur Sternschanze.

Seinen Namen hat das Heiligengeistfeld von dem Heiligengeisthospital erhalten, dessen Eigentum es lange Zeit war. Das Hospital befindet sich jetzt in der Richardstraße in Eilbeck. Es stand aber früher samt der Kirche „zum-Heiligen-Geist" am Ende des Rödingsmarktes, wo jetzt das schöne Gebäude unserer Steuerverwaltung erbaut worden ist.

Die St.-Paulikirche feierte 1882 das Jubelfest ihres 200jährigen Bestehens. Es war im Jahre 1682, als die Kirche auf dem Hamburger Berge erbaut und nach dem Apostel Paulus benannt wurde. Sie war zuerst das Gotteshaus der Schiffer und Tranbrenner, die sich dort, außerhalb der Stadt angesiedelt hatten. In jener Zeit fuhren Hamburger Schiffer bis zu den Küsten der Insel Grönland, die im fernen Eismeere liegt, und holten große Mengen von Fischspeck, aus welchem auf dem Hamburger Berge Tran bereitet wurde.

Die Franzosen brannten am 3. Januar des Jahres 1814 ganz St. Pauli samt der Kirche nieder, so daß nicht ein einziges Haus von der ganzen Vorstadt stehen blieb. Nach dem Wiederaufbau hat aber die Zahl der Bewohner St. Paulis schnell zugenommen. Es wird heute in Süd-St.-Pauli und Nord-St.-Pauli eingeteilt und hat 75000 Bewohner.

37.

Der Schlachthof.

Welche Mengen von Lebensmitteln nötig sind, um eine Großstadt wie Hamburg tagtäglich satt zu machen, das können viele Leute sich kaum denken. Wir essen und trinken und pflegen selten oder niemals dabei zu überlegen, wieviel Pfund Fleisch, wieviel Brot und wieviel Gemüse wir denn wohl mit unseren Mitbürgern zusammen in einem Tage aufessen, und wie viele Hände sich rühren müssen, um uns alle zu versorgen. Man muß den Gemüsemarkt und das Schlachthaus besuchen, wenn man nur einigermaßen sehen will, was Hamburg täglich verzehrt, wieviel Lebensmittel unserer Stadt zugeführt werden müssen.

Es hat gewiß schon manch einer, der durch die Lagerstraße ging, darüber nachgedacht, wozu wohl die großen Schuppen auf dem Gebiete des Bahnhofes „Sternschanze" dienen mögen. Er hätte nur um die Erlaubnis bitten sollen, eintreten zu dürfen, so hätte er Gewißheit erlangen können. Alle Tage kommen lange Güterzüge auf der Sternschanze an und halten an diesen Schuppen. Sie versorgen unser Schlachthaus mit Schlachtvieh, und die größten der Schuppen sind die Hallen, in welchen die Schlachtviehhändler die angekommenen Kälber und Schweine unterbringen, bis sie von den Schlachtern gekauft werden und in das Schlachthaus hinüberwandern. Für Tausende von Schweinen, Kälbern, Schafen ist dort Platz. Die ganze Anlage führt den Namen Viehhof. Wer zum Sternschanzenbahnhof geht, wenn das Schlachtvieh dort ausgeladen wird, der bekommt eine gräßliche Musik von Gebrüll und Gequiek zu hören.

In Hamburg darf an keinem anderen Orte als im Schlachthof geschlachtet werden. Der Schlachthof ist so groß wie die Binnenalster. Er liegt zwischen den beiden Straßen „Neuer Kamp" und „Lagerstraße" in St. Pauli. Durch die Kampstraße wird er in den Rinderschlachthof und in den Schweineschlachthof geteilt. Drei Reihen von Gebäuden stehen

in beiden Abteilungen. Die Schlachthäuser sind gewaltig groß und vortrefflich ausgerüstet. Es gehören außerdem ein paar Spülhäuser, ein Rinderstall, ein Kälber- und Hammelstall, ein paar Stallgebäude für Schweine, ein Kesselhaus, zwei Erfrischungsgebäude und ein Verwaltungsgebäude zu der Anlage. Durch einen Tunnel sind die beiden Abteilungen miteinander und durch einen zweiten, breiteren Tunnel ist der Ochsenschlachthof mit den Schlachtviehmarkthallen des Heiligengeistfeldes verbunden. So kann man die Ochsen und Hammel, die dort am Markttage gekauft werden, sofort zum Schlachthof treiben, ohne Störung auf der Straße zu verursachen.

Zwischen 5 und 6 Uhr nachmittags ist die Schlachtung beendet. Das meiste geschlachtete Vieh ist der Länge nach in zwei Hälften zerspalten und reihenweise an eisernen Gerüsten in den Schlachthallen aufgehängt worden. Nach einem Glockenzeichen um 6 Uhr darf kein Tier mehr getötet werden. Wer nach der Schlachtung an einem Hauptschlachttage zum erstenmal die Hallen betritt, ist überrascht von der ungeheuren Menge von Fleisch. In dem Schweineschlachthaus allein hängen in 65 Reihen je 32 halbe Schweine. Durchschnittlich werden an einem Tage 1500 Schweine, 150 Kälber, 200 Ochsen und 270 Hammel geschlachtet. Hamburg verlangt im Jahre die Summe von etwa 500000 Schweinen, 60000 Kälbern, 70000 Ochsen und 100000 Hammeln.

Zwischen den Reihen von geschlachteten Ochsen, Kälbern, Schafen und Schweinen gehen die Tierärzte auf und ab, um Stück für Stück zu untersuchen. Was gesund ist, wird gestempelt. Das Krankhafte dagegen wird mit einem Zettel beklebt, welcher die Worte trägt: „Beanstandet. Der Polizeitierarzt." Es wird aus den Reihen entfernt und in einem besonderen Raume zu genauerer Untersuchung und weiterer Bestimmung verschlossen.

Unser Schlachthof wurde im Jahre 1892 in Betrieb genommen. Es hat aber schon von alter Zeit her Schlachthäuser in Hamburg gegeben. Jedoch waren früher nur die Schlachter der inneren Stadt gezwungen, dort zu schlachten. Je nach Bedürfnis brach man das Schlachthaus an der einen Stelle

ab und baute ein neues an einer anderen Stelle auf. Zwei Straßennamen erinnern uns an die Lage früherer Schlacht- oder Knochenhauer- oder Küterhäuser. Die Knochenhauerstraße nämlich erhielt ihren Namen dadurch, daß sie zum alten Schlachthause führte, welches an der Binnenalster stand, und der Küterwall hat seinen Namen von dem alten Küterhause hinter der Admiralitätstraße.

38.

Hamburgs Denkmäler.

Fremde, die unserer Vaterstadt einen Besuch abstatten, um die große Handelsstadt Hamburg kennenzulernen, pflegen eine Rundfahrt um und durch die Stadt zu machen. Käses Rundfahrtwagen bieten ihnen eine gute Gelegenheit dazu. Sie erlangen auf diese Weise nicht nur eine Übersicht über die Größe und Anlage der Stadt, sondern sie sehen dabei auch mehrere der bedeutenderen Bauten und Denkmäler Hamburgs.

An künstlerisch ausgeführten, öffentlichen Denkmälern ist Hamburg nicht reich. Das mag wohl in der Sinnesart unserer Bevölkerung begründet sein. Der Hamburger neigt mehr dazu, den Meister durch sein eigenes Werk loben zu lassen, als ihn durch Denkmäler öffentlich zu rühmen. Gleichwohl hat Hamburg zum Andenken an große Ereignisse und hervorragende Personen eine Reihe öffentlicher Erinnerungs- und Ehrenmale errichtet. Eine Anzahl dieser Denkmäler ist so eng mit der Entwicklung und der Geschichte ihrer nächsten Umgebung verknüpft, daß sie nur in unmittelbarem Zusammenhang mit derselben genannt und gewürdigt werden können.

Unter unseren Denkmälern werden wir allen voran diejenigen der beiden Hauptbegründer des neuen Deutschen Reiches nennen: das Denkmal des alten Kaisers und dasjenige des großen Reichskanzlers.

Das Kaiserdenkmal auf dem Rathausmarkt zeigt uns den geliebten und verehrten alten Kaiser Wilhelm zu Pferd, mild und würdevoll auf sein Volk schauend. Reiter und Pferd

sind aus Bronze gegossen; der hohe Sockel besteht aus poliertem Granit. An der Stirnseite des Sockels ist die Kaiserkrone, der Reichsschild und das Reichsschwert dargestellt, geschmückt mit dem Lorbeer des Sieges und der Palme des Friedens. Die Figuren an den beiden Längsseiten bedeuten die Einigung der norddeutschen und süddeutschen Stämme unter dem Kaiser Wilhelm, sowie den Seehandel unter dem Schutze des Deutschen Reiches. Die Rückseite endlich nennt das Jahr, in welchem das Denkmal errichtet wurde.



Kaiser-Wilhelm-Denkmal.

In weitem Bogen ist das Denkmal seitlich und im Hintergrunde von Steinbrüstungen umgrenzt, welche Erinnerungen an die allerwichtigsten Ereignisse aus der Regierung des alten Kaisers darbieten. An seine Kriegstaten erinnert an der einen Seite die Kaiserbekanntmachung in Versailles, an der anderen Seite der Einzug der 76er in Hamburg nach Beendigung des Krieges. Die übrigen Bronzegruppen deuten an, welche großen Friedenswerke unter der Regierung des alten Kaisers geschaffen wurden. 1. Es wurde für alle deutschen Stämme und Staaten ein gemeinsames, gleiches Recht eingeführt, so

daß nun im ganzen Reiche ein und dasselbe Gesetzbuch gilt, alle anderen Gesetzbücher außer Kraft gesetzt sind. Darum hält die weibliche Figur, die das Recht bedeutet, das große, aufgeschlagene Gesetzbuch in der Hand. 2. Wir haben gleiches Geld, Maß und Gewicht erhalten. Der Münzmeister erklärt daher einem Mädchen den Unterschied zwischen den Geldsorten, und ein Jüngling mißt seinen Fuß mit dem Metermaße. 3. Die segensreichen Gesetze über die Arbeiter-Versicherungen



Das gleiche Recht.



Münze, Maß, Gewicht.

kamen zustande. Daran erinnert uns die Gruppe, wo die mütterliche Gesetzgeberin den jungen, starken Arbeiter nötigt, etwas von seinem Verdienste in die Kasse zu zahlen, wofür sie dem hilfsbedürftigen Greise Nahrung reicht. 4. Durch die große Entwicklung des Post- und Fernsprechwesens wurde der Verkehr außerordentlich gefördert. Das will der Künstler mit der letzten Gruppe sagen, in der zwei Knaben am Fernsprecher sind und ein Mädchen der Göttergestalt, die den Verkehr bedeutet, zeigt, wohin der Brief befördert werden soll.

Bismarck, der geistesgewaltige Reichskanzler, auf den die ganze Welt mit Staunen blickte, hat in Hamburg ein Denkmal erhalten, das seinesgleichen nicht hat. In sagenhafter

Größe schaut der Recke ohne Furcht und Fehl von der Elbhöhe herab. Das Denkmal ist gewaltig in allen seinen Teilen, im Unterbau wie in der Hauptfigur. Es ist aus Granitblöcken, die man vom deutschen Schwarzwaldgebirge hierher geschafft hat, zusammengelegt worden. 80 Steinmetzen und Bildhauer waren danach zu gleicher Zeit beschäftigt, um die Mannesgestalt herauszumeißeln, die uns den großen Kanzler darstellt. Sie ist 15 Meter hoch, also von mehr als achtfacher Mannes-



Altersversicherung.



Verkehr.

größe, und wiegt 12500 Zentner. Der Kopf mißt vom Kinn bis zum Scheitel die Höhe eines großen Mannes, nämlich 1 Meter 83 Zentimeter. Die Hände, deren Mittelfinger die Länge von 1 Meter haben, fassen das 10 Meter lange, breite Schwert, zwei Adler von 4 Metern 40 Zentimetern Höhe stehen zu Füßen der Figur, die durch Haltung, Panzer und Mantel den Rolandstandbildern ähnlich ist. Die aus Stein gemeißelte Gestalt auf der Elbhöhe überragt die ganze Umgebung riesenhaft. Sie erinnert uns daran, daß Bismarck alle Menschen seiner Zeit an Verstand und Weisheit, an Redegewalt und Tatkraft weit übertraf und übermächtig war in seinem ganzen Wesen und Wirken. Der Bildhauer heißt Lederer, der das Denkmal erdachte und herstellte.

An Hamburgs ältere Zeit und an seine schweren Kämpfe zur See erinnern uns vier aus Stein gemeißelte Standbilder, die an den beiden Seiten der großen, neuen Brücke aufgestellt worden sind, welche die Helgoländer Allee überspannt. An der Elbseite stehen bei den Endpunkten des Brückenbogens der Bürgermeister Kersten Miles und Simon von Utrecht. Miles brachte ein Bündnis der geschädigten Städte und Länder gegen die Seeräuber und ihre Helfer zustande, und Simon von Utrecht war der Führer der „Bunten Kuh" im Kampfe gegen Störtebeker. An der Stadtseite haben Ditmar Koel und Kapitän Karpfanger einen Ehrenplatz erhalten. Ditmar Koel fing den gefürchteten Seeräuber Klaus Kniphoff. Derselbe hielt sich ähnlich wie Störtebeker mit großer Macht in der Nordsee auf, verwüstete die Küsten, nahm die Handelsschiffe weg und fügte den Hanseaten unermeßlichen Schaden zu. Die Hamburger rüsteten deshalb ein Kriegsgeschwader aus und griffen ihn im Jahre 1525 in der unteren Ems an. Im Kampfe war Ditmar Koel der Führer des einen der hamburgischen Kriegsschiffe. Er zeichnete sich durch Mut und Geschicklichkeit ganz besonders aus. Gerade auf Kniphoffs Schiff fuhr er los, eroberte es, überwältigte Kniphoff und brachte ihn gefangen nach Hamburg, wo derselbe seinen verdienten Lohn durch den Henker empfing. — Karpfanger war der umsichtige, beliebte und getreue Admiral



Bismarck-Denkmal.

Hamburgs. Er stand im Dienste des Admiralitätskollegiums, das in früherer Zeit sein Haus in der Admiralitätstraße hatte, wo es über die Maßregeln zum Schutze unserer Handelsflotte beriet und beschloß. Im Jahre 1683 begleitete Karpfanger mit seinem Kriegsschiffe, das Wappen von Hamburg geheißen, eine große Zahl Hamburger Schiffe durch das Mittelmeer und schützte sie gegen die Piraten, die an der Nordküste Afrikas hausten. Als er auf der Rückreise in dem Hafen der spanischen Stadt Cadix vor Anker lag, brach Feuer in seinem Schiffe aus. Er versuchte jedes Mittel, das Schiff zu retten. Als alles vergeblich war, ließ er sich weder durch die Bitten seiner Freunde, noch durch diejenigen seines Sohnes bewegen, das Schiff zu verlassen. Mit seinem Schiffe ging der edle Mann zugrunde, der seinem Kapitänseide gemäß bis zum Tode getreu war.



Kriegerdenkmal.

Getreu bis in den Tod! so könnte auch die Inschrift an unserem schönen Kriegerdenkmale in der Esplanade lauten, wenn es einer Inschrift bedürfte. Der sterbende junge Reiter, der mit seinem Pferde zusammengebrochen ist, der jugendliche Fußsoldat, dessen erstarrende Hand noch das Gewehr zu fassen

versucht, der zum Tode getroffene Landwehrmann der Kanoniere, und über ihnen der Friedensengel, der ihnen den Lorbeer des Sieges und die Palme des Friedens bringt: das alles verkündet uns aufs lebhafteste, daß die siegreichen Helden der Hansastadt getreu bis in den Tod für Deutschlands und Hamburgs Wohlergehen kämpften. An vier großen, ehernen Tafeln lesen wir die Namen der gefallenen Söhne unserer Vaterstadt, und in goldenen Buchstaben werden uns zwischen den Gedächtnistafeln die Orte gemeldet, an denen unser Hamburger Regiment so tapfer und siegreich auf Frankreichs Fluren gefochten hat.

Drei echten Hamburger Bürgern, Männern, die recht im Volke standen und unendlich segensreich in unserer Stadt wirkten, sind auf der Linie des ehemaligen Festungswalles Ehrendenkmäler aufgestellt worden. Einfache Gedenksteine sind es, ganz ihrem einfachen, biederen Sinn und Wesen entsprechend. Es sind Denkmäler für Büsch, Repsold und Meyer. Das Büschdenkmal ist das älteste, dasjenige Meyers das jüngste unter ihnen.

Büsch war Professor am Johanneum. Aber neben seinem Berufe als Lehrer entwickelte er eine umfangreiche Tätigkeit im Dienste des allgemeinen Wohles unserer Stadt. Zur Hebung des Kaufmannsstandes war er Mitbegründer und Leiter der ersten Hamburger Handelsschule. Als eifriges Mitglied der Patriotischen Gesellschaft regte er in derselben die Gründung wohltätiger Anstalten an. Unter anderem wurde auf seinen Rat eine Anstalt zur unentgeltlichen Heilung kranker, armer Kinder ins Leben gerufen. Auch seine zahlreichen Schriften über Handelsfragen und andere Dinge verfaßte er zu Hamburgs Nutz und Frommen. Er starb im Jahre 1800. Zwei Jahre später wurde ihm das Denkmal errichtet, welches jetzt auf der Anhöhe bei der Lombardsbrücke steht. Es ist ein geschliffener Sandstein in der Form eines Obelisken. Außer sinnbildlichen Gestalten sehen wir an dem Denkmal Büschs Kopf mit der Unterschrift: Dem Freunde des Vaterlandes, Johann Georg Büsch.

Beim Millernthor steht, fast unter Bäumen versteckt, das einfache Denkmal des einst weit und breit berühmten Spritzenmeisters Repsold. In den Jahren von 1800—1830 versah er unsere Feuerwehr mit vortrefflichen Spritzen und sonstigen Löschgeräten, die er zum Teil selbst herstellte. Er übte die Löschmannschaften aufs beste ein und wußte bei Feuersbrünsten stets so geschickte Anordnungen zu treffen, daß er bald in dem Rufe stand, das Feuer fürchte sich vor ihm. Aus anderen Städten wurden Männer hierher geschickt, um das Hamburger Löschwesen kennenzulernen. Als der wackere Mann im Jahre 1830 bei einem großen Brande verunglückte und seinen Tod fand, wollte man seiner nicht vergessen und suchte ihn durch einen Gedenkstein zu ehren. Weshalb aber das Denkmal des Spritzenmeisters seinen Platz gerade dort erhalten hat, das wissen gewiß manche Hamburger nicht. Auf der Stelle, wo jetzt das Museum für Hamburgische Geschichte erbaut worden ist, stand früher die Sternwarte. Zu ihr hatte der Spritzenmeister Repsold besondere Beziehungen. Repsolds Lieblingsbeschäftigung war nämlich die Sternkunde, in der er ein großes Wissen besaß. Die klügsten Professoren der Astronomie schätzten ihn darum sehr hoch. Seine geschickte Hand hatte eine Anzahl der besten Werkzeuge für die Sternkunde verfertigt. Endlich war er es besonders, auf dessen Antrieb Hamburg eine Sternwarte erbaute. Ein Ehrenplatz in ihrer Nähe kam ihm also wohl mit vollem Rechte zu.

Neben der Gewerbeschule finden wir das Denkmal für Heinrich Christian Meyer, der gewöhnlich der Stock-Meyer genannt wurde. Aus der allertiefsten Armut arbeitete er sich durch unermüdlichen Fleiß zum wohlhabenden Großerzeuger von Spazierstöcken herauf. Er war rastlos tätig im Dienste öffentlicher Einrichtungen unserer Stadt. Die Erbauung der Eisenbahn nach Bergedorf, die Sicherheit während des großen Brandes, die Neuordnung der Straßen auf der Brandstätte, neue Hafenanlagen, die Versorgung Hamburgs mit besserem Trinkwasser durch eine Wasserkunst bei Rothenburgsort und die Herstellung unseres ersten Sielnetzes, das sind Werke, die ganz besonders

durch den Rat und die Tätigkeit Stock-Meyers gefördert wurden. Im Jahre 1854 errichteten Freunde des tätigen Mannes seinem Andenken einen geschliffenen Granitblock, der die Inschrift trägt: H. C. Meyer, 1797—1848, gewidmet von seinen Freunden.

Zwei andere Denkmäler sind zwei rechten Hamburgern der jüngsten Zeit gesetzt worden. Vor dem Stadthause am „Neuen Wall" steht das herrliche Denkmal des Bürgermeisters Petersen, der als Senator fast 20 Jahre hindurch unser Polizeiherr war, und in den Anlagen bei der Gewerbeschule finden wir das Denkmal des Bürgermeisters Kirchenpauer. Beide Männer zeichneten sich in den schweren Zeiten, als unter dem König und Kaiser Wilhelm I. die Verhältnisse in unserm Vaterlande und in unserer Vaterstadt sich neugestalteten, durch weitschauende Weisheit und unermüdliche Tatkraft aus. Der Anschluß Hamburgs an den Staat Preußen zur Zeit der deutschen Kämpfe und die großartige Umgestaltung und Neuanlage unserer Hafeneinrichtungen und Speicherbauten bei Gelegenheit des Zollanschlusses, das sind zwei hervorragende Zeichen ihres Wirkens. Eine im Jahre 1889 erbaute Nische zeigt die Bronzebüste des hochgeschätzten Dr. Kirchenpauer. Den verehrten Dr. Petersen stellt die Bronzegestalt in der Amtstracht dar, wie er mit überzeugender Redegewalt im Senate seine Meinung vorträgt. Das Denkmal wurde 1897 errichtet und hat die einfache Inschrift: Bürgermeister Petersen 1809—1892.



Petersen-Denkmal.

Drei großen deutschen Erziehern sind Ehrenmale erbaut worden. Dazu gehört Campe, der Vorsteher einer berühmten

Erziehungsanstalt in Billwärder und Verfasser des vielgelesenen deutschen Robinson. Sein Gedenkstein steht jetzt am Ausschlägerweg, im Stadtteil Borgfelde. Dazu gehört zweitens Samuel Heinike, der bis 1788 Kantor in Eppendorf war und hier die erste deutsche Taubstummenanstalt gründete. Ihn ehrt ein Denkmal in der Heinikestraße in Eppendorf. Der dritte ist Ludwig Jahn, der deutsche Turnvater. In Stein gehauen steht er über dem Haupteingange der St. Georger Turnhalle, an der Großen Allee, neben ihm zwei Jünglinge, der eine das Turnen, der andere das Wandern darstellend.

Außer unserm Lessing sind noch zwei der größten deutschen Dichter durch Denkmale in Hamburg geehrt worden, Klopstock zwar nur durch eine Büste am Klopstockhause Königstraße 48, wo er 30 Jahre lang wohnte, Schiller aber durch ein Standbild in den Anlagen zwischen der Lombardsbrücke und der Kunsthalle. In mehr als Lebensgröße steht seine schlanke Gestalt auf hohem Sockel. An den Ecken desselben sehen wir die vier Sinnbilder seiner geistigen Tätigkeit, nämlich die Lyrik und die Dramatik als Vertreterinnen seiner Dichtkunst, die Philosophie, seine gewaltige Denkkraft darstellend, und die Geschichte, die seine meisterliche Art, Weltgeschichte zu schreiben, andeuten soll.

Im Jahre 1897 wurde dem Hamburger Dichter Hagedorn ein Gedenkstein auf der Krugkoppel in Harvestehude aufgestellt. Hagedorn war Hamburger von Geburt und brachte sein ganzes Leben in seiner Vaterstadt zu. Er besang vor 150 Jahren unsere Alster und das frühere Kloster in Harvestehude. Seine hübsche Erzählung von Johann, dem munteren Seifensieder kennt jeder Erwachsene und jedes Schulkind nicht nur in Hamburg, sondern in ganz Deutschland. Sein Andenken ist an der Stelle erhalten worden, die er in seinen freien Stunden jeder anderen vorzog. Unweit des Hagedorn-Denkmals steht die Hagedorn-Linde, und von der Krugkoppel führt die Hagedornstraße aufwärts zur Rothenbaumchaussee.

39.

Recht, Unterricht und Kunst.

Vor dem Holstenthore stehen unsere 3 Gerichtsgebäude oder Justizgebäude. Sie heißen: das Ziviljustizgebäude, das Strafjustizgebäude und das Hanseatische Oberlandesgericht. Jedes derselben dient einem besonderen Zweck in der Rechtspflege.

Wer einen Streit um Miete, Kauf oder Bürgschaft, um Darlehen, Vertrag oder Erbschaft und dergl. durchzufechten hat, der wird in das Ziviljustizgebäude, vor das Zivilgericht geladen. Es ist entweder das Amtsgericht oder eine Zivilkammer des Landgerichts. Der Amtsrichter entscheidet, wenn der umstrittene Gegenstand höchstens 300 Mark wert ist. Vor das Landgericht gehört der Streit dagegen, wenn es sich um mehr als 300 Mark handelt. Im Landgericht beraten 3 Richter über das Urteil. Das Zivilgericht kann niemanden bestrafen. Es entscheidet nur, welche Partei Recht, welche Unrecht in dem Streite hat.

Wenn jemand gegen die Sittengesetze verstößt, so begeht er eine strafbare Handlung. Er wird strafrechtlich verfolgt und hat sich im Strafjustizgebäude, vor dem Strafrichter zu verantworten. Daselbst entscheidet das Schöffengericht über Beleidigung, leichte Körperverletzung und Hehlerei, leichten Diebstahl, Betrug, Unterschlagung und ähnliche Übertretungen und Vergehen. Es verhängt Strafen bis zu 600 Mark und bis zu 3 Monaten Gefängnis. Einbruchsdiebstahl, Raub und schwerer Betrug, Urkundenfälschung, schwere Körperverletzung, gewerbsmäßige Hehlerei und ähnliche schwere Vergehen gehören vor die Strafkammern des Landgerichts. Dieselben dürfen Strafen bis zu 5 Jahren Zuchthaus verhängen. Über Totschlag, Mord und andere schwere Verbrechen wird vor dem Schwurgericht, im Strafjustizgebäude verhandelt.

Wenn der Kläger oder der Verklagte sich mit der Entscheidung des Landgerichts nicht zufriedengeben will, so kann er sich an das Hanseatische Oberlandesgericht wenden. Es ist das höchste Gericht für die drei Hansestädte Hamburg, Lübeck

und Bremen und heißt eben darum hanseatisches Gericht. Gegen seine Entscheidung gibt es in vielen Klagesachen keine Berufung auf ein höheres Gericht. Nur in einzelnen Fällen steht das Reichsgericht über dem Oberlandesgericht. Das Reichsgericht ist das höchste Gericht für ganz Deutschland. Es hat seinen Sitz in Leipzig.



Handel, Schiffahrt, Gewerbe.

Das Gebäude des Oberlandesgerichts * ist ein gar prächtiges Bauwerk. Über dem Eingange bemerken wir eine lateinische Inschrift. Sie besagt in der deutschen Sprache, daß gerecht zu sein eine hohe und köstliche Kunst sei.

Der Platz zwischen den 3 Justizgebäuden heißt Sieveking-platz. Er führt diesen Namen zum Andenken an den ersten Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts. Der Platz hat schöne Anlagen erhalten. In ihrer Mitte liegt ein Teich. Zwei Figurengruppen aus Stein schmücken sein Ufer. Die Gruppe der drei männlichen Figuren stellt Handel, Schiffahrt und Gewerbe dar. Die Gruppe der drei weiblichen Figuren bedeutet die drei Hansestädte



Die drei Hansestädte.

Hamburg, Lübeck und Bremen. Die beiden Gruppen zusammen sollen uns verkünden, daß Handel, Schiffahrt und Gewerbe die Hansestädte groß gemacht haben.

An das Strafjustizgebäude schließt sich das Untersuchungsgefängnis am Holstenglacis an. Daselbst hält man vermeintliche Verbrecher gefangen, solange die Untersuchung gegen sie geführt wird. Der Untersuchungsrichter kann sie von diesem Gefängnis her zu jeder Zeit leicht holen und dorthin zurückführen lassen. Sobald ihre Unschuld erwiesen ist, werden sie freigelassen. Sind sie aber verurteilt worden, so schafft man sie nach dem Zentralgefängnis in Fuhlsbüttel, wo sie ihre Strafe verbüßen müssen.

Es trägt viel zur Zufriedenheit und zum Wohlbehagen aller Bürger des Staates bei, wenn jedermann sein Recht findet gegen jedermann, und wenn jede Verletzung der Sittengesetze bestraft wird. Das deutsche Volk legt daher großen Wert auf strenge Gerechtigkeit. Hamburg aber bekundet schon äußerlich durch die Schönheit seiner 3 Justizgebäude, daß es die Rechtspflege zu den wichtigsten Aufgaben des Staates zählt.

Für das Wohlbehagen aller Bürger ist es aber auch nötig, daß jedermann Gelegenheit finde, zu lernen, was er wissen und können muß oder möchte. Die Großstädte müssen darum nicht bloß Schulen haben, in denen das menschliche Wissen und Können übermittelt wird, sondern auch Anstalten, in welchen Gelehrte zu erforschen suchen, was wir heut noch nicht kennen und verstehen. Hamburg hat als zweite Stadt des Reiches seine niederen Schulen, seine höheren Schulen und seine wissenschaftlichen Anstalten auf eine hohe Stufe gebracht.

Es gibt in Hamburg 180 staatliche Volksschulen, in denen 110000 Kinder von 3300 Lehrern und Lehrerinnen unterrichtet werden. Wir haben 6 staatliche Realschulen, 6 Oberrealschulen, 2 Realgymnasien, 2 Gymnasien und 2 staatliche höhere Mädchenschulen. 10000 Schüler und 1000 Schülerinnen besuchen diese höheren Lehranstalten, an denen 400 Lehrer und 30 Lehrerinnen wirken.

Hamburg hat ein großes staatliches Gewerbeschulwesen, eine Anzahl kaufmännischer Fortbildungsschulen, eine Kunstgewerbeschule, eine Baugewerkschule mit Hochbau- und Tiefbauabteilung, sowie ein Technikum mit einer Maschinenbauschule, einer Schiffbauschule, einer Schule für Elektrotechnik, einer Schule für Schiffsmaschinenbau und einer Schiffsingenieurschule. Das Gebäude der Kunstgewerbeschule steht am Lerchenfeld, dasjenige des Technikums vor dem Lübeckerthor. Die Baugewerkschule ist im Gewerbeschulhause am Steinthor.

In 4 Seminaren werden die Lehrer und die Lehrerinnen ausgebildet, die später an den Hamburger Volksschulen unterrichten sollen.

Hamburg hat außer diesen staatlichen oder öffentlichen Unterrichts- und Erziehungsanstalten eine große Zahl von Privatschulen. Dieselben sind zwar in den meisten Fällen zugleich geschäftliche Unternehmen, doch hat manch eine von ihnen sehr segensreich für unsere Stadt gewirkt. Manche Hamburger Privatschule ist aber nicht als Geschäft gegründet worden. Zwei dieser Unterrichts- und Erziehungsanstalten sind von besonderer Art. Sie sind über ganz Deutschland hin bekannt geworden. Sie heißen das Rauhe Haus und die Alsterdorfer Anstalten. Wir wollen sie uns genauer ansehen.

Das Rauhe Haus ist eine Erziehungsanstalt für verwahrloste Knaben und solche, die zur Verwahrlosung neigen. Der Begründer der Anstalt war ein junger Hamburger Pastor. Er hieß Wichern. Das Erbarmen über arme, verwahrloste Kinder trieb ihn zur Einrichtung seines Rettungsheims. Durch geistige und körperliche Arbeit wollte er das unbändige Kraftgefühl der Jungen nützlich betätigen, durch Gebet, Musik und Frohsinn ihr trotziges Wesen mildern.

Im Jahre 1833 zog er in das Rauhe Haus in Horn. Es war ein kleines, mit Stroh gedecktes Häuschen, das wohl ursprünglich nach seinem Besitzer Ruge den Namen Ruges Haus geführt hat. Daraus hat der Volksmund „Rauhes Haus“ gemacht. Die Erziehungsanstalt hat diesen Namen

beibehalten, obwohl das Wort „rauh" nicht für sie zutrifft, und obwohl sie längst nicht mehr mit einem Hause ausreicht.

Die Anstalt ist außerordentlich gewachsen. Sie zählt jetzt in runder Zahl 30 Häuser, die verschieden benannt sind. Sie heißen: Mutterhaus, Schweizerhaus, grüne Tanne, Johannesburg, Weinberg usw. Die Erziehungsanstalt „Rauhes Haus" teilt sich 1. in die Kinderabteilung mit Volksschulunterricht, 2. die Abteilung für konfirmierte Knaben, die hier ein Handwerk erlernen, 3. das Pensionat für Begüterte — sie besuchen die Realschule der Anstalt —, 4. die landwirtschaftliche Abteilung, an die sich eine Farmer- und Pflanzerschule anschließt. Dazu kommt 5. die Brüderschaft des Rauhen Hauses.

Die Knaben leben in kleinen Gruppen von 12 bis 14 als Familien zusammen. Brüder des Rauhen Hauses leiten die Familien. Unterricht, körperliche Arbeit, Gebet, Musik, Spiel und fröhliche Unterhaltung sind die wichtigsten Erziehungsmittel der Anstalt geblieben bis auf den heutigen Tag. Die Brüder gehen in der Arbeit, in der Ordnung, im Verkehr miteinander, in Spiel, Gesang, Musik als Muster voran.

Wichern brauchte Helfer für sein Erziehungswerk. Da gründete er die Brüderschaft des Rauhen Hauses. Nur Männer von untadeligem Ruf werden als Brüder aufgenommen. Sie werden in der Anstalt im Helferdienst bei den Kindern unterwiesen und beschäftigt. Zugleich werden sie für ihren künftigen Beruf ausgebildet. Dann ziehen sie hinaus als Stadtmissionare, als Hausväter und als Gehilfen in Rettungshäusern und Waisenhäusern, in Herbergen zur Heimat und in Vereinshäusern, als Aufseher in Gefängnissen und auch in Krankenhäusern.

Das Rauhe Haus in Horn hat Segen über ganz Deutschland ausgebreitet.

Die Alsterdorfer Anstalten bestehen in einem großen Erziehungsheim für schwachsinnige und blödsinnige, wie für körperlich gebrechliche Kinder und einer Heimstätte für Erwachsene, die mit Geistesschwäche oder mit Fallsucht behaftet sind. Wenn diese armen Menschenkinder in dem großen Kreise der Gesunden

leben sollten, so würden sie Zurücksetzung, Not und Elend zu erdulden haben. Sie würden sich höchst unglücklich fühlen. Da hat christliche Barmherzigkeit und werktätige Liebe ihnen das Alsterdorfer Elendenheim geschaffen. Hier haben die Geistesschwachen, die Blöden, die Gelähmten, die Verkrüppelten eine behagliche Wohnstätte. Hier wird den Hilflosen jede erdenkliche Hilfe zuteil. Hier werden die noch bildungsfähigen Kinder zu einem menschenwürdigen Dasein erzogen und die arbeitsfähigen Zöglinge nach ihren Neigungen in der Landwirtschaft und Gärtnerei, in Handwerken und Hausarbeiten beschäftigt. Das Bewußtsein zu nützen macht sie zufrieden und froh. Der Frohsinn wird in den Anstalten auf jede Weise gepflegt, besonders durch Musik und Gesang, durch Bewegungsspiele und Ausflüge.

Die Anstalten wurden im Jahre 1863 gegründet. Der Gründer war der verstorbene Pastor Sengelmann von der Michaeliskirche. Seine Alsterdorfer Anstalten wurden ihm so lieb, daß er 1867 aus seinem Pfarramt an St. Michaelis ausschied und sich ganz der Arbeit an den Schwachen und Blöden widmete. Die Leitung der Anstalten ist auch nach seinem Tode mit dem Amte des Anstaltsgeistlichen verbunden geblieben.

Unter den wissenschaftlichen Einrichtungen Hamburgs stehen das Kolonialinstitut und das Vorlesungswesen voran. Beide Anstalten haben ihr Heim in dem Vorlesungsgebäude an der Edmund-Siemers-Allee, vor dem Dammthor. Das schöne Bauwerk wurde von unserm Mitbürger Herrn Edmund Siemers, dem Gründer von Edmundstal, der Stadt Hamburg geschenkt. Die Anstalt wurde 1911 eröffnet.

Das Kolonialinstitut will Beamte und Privatpersonen für die Tätigkeit in den deutschen Kolonien vorbilden. Das Deutsche Reich schickt hierher Offiziere, Verwaltungsbeamte, Kaufleute und Pflanzer, die hinübergehen wollen oder auf Urlaub und zur Erholung in Deutschland sind. Sie hören hier Vorträge über Handelsbeziehungen und über tropische Landwirtschaft, d. h. über vorteilhaften Anbau von Getreidearten, von Tee, Gewürzen, Heilpflanzen und Faserstoffpflanzen, über

Tierzüchtungen und Tierseuchen, auch über Wegebau und Brückenbau, über Landeskunde, über Rechtspflege und Gesundheitspflege in den Kolonien. Sie erlernen hier die Sprachen, die in den Kolonialgebieten gesprochen werden. Sie erhalten auch Gelegenheit, sich mancherlei Fertigkeiten anzueignen, die ihnen nützlich sein können. Sie lernen Lebensmittel haltbar einkochen, Tiere abbalgen und ausstopfen, dazu reiten, rudern, fechten u. a. m. Die Anstalt wird durch den Hamburger Senat und das Deutsche Reichskolonialamt in Berlin gemeinschaftlich verwaltet.



Vorlesungsgebäude.

Das Vorlesungswesen erstreckt sich auf alle Gebiete des Wissens. Es ist aber mit dem Kolonialinstitut und mit unseren wissenschaftlichen Anstalten so verbunden, daß teilweise dieselben Professoren an zwei oder sogar an allen drei Einrichtungen tätig sein können. Professoren und Assistenten der wissenschaftlichen Anstalten halten Vorlesungen im Vorlesungsgebäude oder unterrichten im Kolonialinstitut und unterweisen ihre Hörer zum Teil auch in den Anstalten, in denen ihre Haupttätigkeit liegt. Es gehören zu den wissenschaftlichen Anstalten das Physikalische und Chemikalische Staatslaboratorium an der Jungiusstraße, das Botanische Staatsinstitut mit seinen verschiedenen Abteilungen für Warenkunde, für Samenkontrolle

und für Pflanzenschutz, die Sternwarte in Bergedorf, das Naturhistorische Museum am Steinthorwall, das Museum für Kunst und Gewerbe am Steinthor, das Mineralogisch-Geologische Institut vor dem Lübeckerthor, das Museum für Völkerkunde an der Rothenbaumchaussee und das Museum für Hamburgische Geschichte, dessen Neubau am Holstenwall steht.

Wie die Rechtspflege und die Wissenschaft, so erhöhen Kunstverständnis und Kunstgenuß das geistige Wohlbefinden unseres Volkes. In Hamburg leitet daher ebensowohl die



Kunsthalle.

Volksschule als die höhere Schule ihre Schüler und Schülerinnen an, die einfachen Schöpfungen der Dichtkunst, der Musik, der Baukunst, der Malerei und der Bildhauerei zu verstehen, ihre Schönheit zu empfinden und sich an ihnen zu erfreuen. Für die erwachsenen Bewohner unserer Stadt aber sind Kunstanstalten vorhanden, die zu den besten in ihrer Art gehören.

Wir haben drei große Theater neben einer Anzahl von kleineren Theatern. Es sind das Stadttheater in der Dammthorstraße, das Thaliatheater am Pferdemarkt und das Schauspielhaus in der Kirchenallee. Das Stadttheater ist hauptsächlich für Opern und für Schauspiele ernsten Inhalts bestimmt, das Thaliatheater in erster Linie für Lustspiele, das Schauspielhaus für ernste ebenso wie für heitere Schauspiele.

Am Glockengießerwall steht die Kunsthalle, das prächtige Heim für die Kunstwerke der Malerei. Sie wird auf Staatskosten unterhalten. Jedermann hat freien Zutritt am Sonntag wie am Werktag. Jeder kann durch eingehendes Beschauen der Gemälde sich einen hohen Genuß verschaffen, der ihm keinerlei Ausgaben verursacht.

An der Ringstraße und am Holstenplatz endlich ist unsere Musikhalle erbaut worden. Sie ist ein Kunsttempel, dessen behagliche Räume uns einladen, daselbst recht oft die herrliche Musik zu genießen. Die Musikhalle ist ein Geschenk von unserm verstorbenen Reeder Laeisz und seiner Frau. Durch ihr Vermächtnis ist es möglich geworden, das Eintrittsgeld so niedrig zu bemessen, daß der Hamburger Arbeiter nicht minder als der gutgestellte Geschäftsmann sich die edelsten Kunstgenüsse verschaffen kann. Im Obergeschoß des Hauses steht ein Denkmal des großen Komponisten Brahms, der ein Sohn Hamburgs war.

Die Rechtspflege, die Wissenschaft und die Kunst sind Schwestern. Sie werden so lange ihre Heimat in Hamburg haben, als unsere drei Haupterwerbsquellen nicht versiegen, der Handel, die Schiffahrt und das Gewerbe.

40.

Gesundheitspflege, Spiel und Sport.

Wenn wir einen Ausflug zur Haake machen wollen, so steigen wir an den St.-Pauli-Landungsbrücken in den Moorburger Dampfer. Bei Altona wendet sich das Schiff scharf nach links. Es steuert dem Köhlbrand zu. Da fällt uns auf, daß am linken Ufer des Flußlaufes der Strand weißen Sand zeigt, daß eine Landungsbrücke da ist, und daß ein paar Häuschen auf dem Ufer stehen. Wir fragen und erfahren, daß das der Kinderspielplatz am Köhlbrand ist.

An schönen Sommernachmittagen, besonders aber in den Sommerferien tummeln sich Scharen von Kindern auf dem Spielplatze. Er war ursprünglich für diejenigen Kinder des

Stadtteils St. Pauli bestimmt, die ihre freie Zeit in engen Straßen und dumpfen Höfen zubrachten. Sie sollten in frischer Luft und im warmen Sonnenschein spielen, sich ihres Lebens freuen und dabei gesund und stark werden. Wohltätige Leute brachten das Geld zusammen, und der Staat gab das Gelände für den Spielplatz her. Das geschah 1903.

Der Spielplatz lag zuerst an einer anderen Stelle des Köhlbrands. Da mußte aber die Mündung des Flußarmes wegen neuer Hafenanlagen verlegt werden. Nun machte man den neuen Spielplatz zurecht. 1913 wurde er fertig.

Der Platz ist fast 500 Meter lang und 50 Meter breit. Gegen das Tiefwasser ist er eingefriedigt. Ein Teil ist mit Sand beschüttet, der andere Teil mit Grassoden belegt worden. So können die Kinder nach Belieben auf dem Rasen oder im Sande spielen und liegen. Ein Becken von 30 Zentimetern Tiefe gibt eine schöne Gelegenheit zu waten und zu plantschen. Zwei Schutzhallen mit Tischen und Bänken gewähren Zuflucht bei Unwetter. Eine Milchhalle und ein Wirtschaftsgebäude mit einer Küche halten Speis' und Trank bereit, und in einer kleinen Musikhalle wird für Unterhaltung gesorgt.

Viele Hamburger Volksschulkinder sind in den Sommerferien Kurgäste am Köhlbrand. Ein Dampfer fährt sie morgens von den St.-Pauli-Landungsbrücken zum Spielplatz hinüber und abends zurück. Den Tag über werden sie daselbst verpflegt und beaufsichtigt. Die Verpflegung kostet wöchentlich 2 Mark. 14000 Personen, Kinder und Erwachsene, sind an einem sehr günstigen Tage auf dem Spielplatze gezählt worden.

Warum hat der Staat so bereitwillig das Gelände hergegeben und den neuen Spielplatz auf Kosten aller Steuerzahler angelegt? Die führenden Männer haben erkannt, daß die körperliche Rüstigkeit unseres Volkes ebenso wichtig ist als die geistige. Das geistige Rüstzeug holt die Jugend sich aus der Schule, das körperliche gewinnt sie auf den Spiel- und Sportplätzen.

Hamburg ist reich an öffentlichen Rasenplätzen, Blumen- und Rosenbeeten, Strauchgruppen und Baumreihen. Wie

herrlich sind die Anlagen um die Außenalster herum und die Wallanlagen! Zur Freude und zum Wohlergehen für jedermann sind sie da, besonders aber zum Wohlergehen der Kinder. Wo der Raum es zuläßt, sind Grünanlagen mit Tummel- und Spielplätzen, mit Sandkisten, Ruhebänken und Regenschutzhallen für das junge Volk ausgerüstet worden.

Der Gesundheitspflege dienen auch die öffentlichen Badeanstalten in der Elbe, Alster und Bille, sowie die öffentlichen Badehäuser für Wannen-, Brause- und Schwimmbäder. Die Ferienkolonie des W. Sch. V. und der A. A. A., Kinderheime mildtätiger Stiftungen u. a. nehmen sich der schwächlichen und kränklichen Schulkinder an. Durch fröhliches Spielen, Laufen und Tummeln in reiner Land- und Waldluft, sowie durch derbe, nahrhafte Landkost sollen die bleichen Gesichter rotbackig, die ungelenken Glieder geschmeidig, die matten Herzen und Lungen stark werden.

Die Schulen betreiben planmäßige Leibesübungen in den Turnstunden; doch ist die Turnerei keineswegs auf die Schulen beschränkt. Zahlreiche Erwachsene, Jünglinge und Männer wie auch junge Damen pflegen jede Woche ein paar Stunden zu turnen, um Leib und Glieder zu recken, die Muskeln zu stählen, das Kraft- und Lebensgefühl zu erfrischen und das allgemeine Wohlbefinden zu fördern. Der Staat stellt den Turnvereinen die Turnhallen und Turngeräte der Schulen zur Verfügung. Große Turnerschaften haben sich mit bedeutenden Kosten eigene Heime eingerichtet. Die Hamburger Turnerschaft von 1816 hat ihre Turnhalle nebst Turn- und Spielplatz in der Großen Allee, der St.-Pauli-Turnverein die seinige auf dem Heiligengeistfelde, der Eimsbütteler Turnverein an der Schlankreye, der Rothenburgsorter Turnverein an der Marktmannstraße.

Nicht wenige junge Männer und junge Mädchen finden an den Leibesübungen so viel Lust und Freude, daß sie Höchstleistungen darin erreichen wollen. Sie treiben Sport im Turnen, Fechten, Ringen, Heben, Schwimmen, Schlittschuhlaufen, Ballspiel, Rudern, Segeln, Reiten, Radfahren usw.

Die Spiel- und Sportplätze in Uhlenhorst, Barmbeck, Rothenburgsort, an der Sternschanze, bei Hoheluft usw. geben Zeugnis von der Lust zu Spiel und Sport in Hamburg.

Seit vielen Jahren hat der Pferdesport oder Rennsport eine Heimstätte in Hamburg. Zwei große Rennbahnen haben wir. Die ältere Bahn liegt bei Horn, die jüngere bei Groß-Borstel. Ungefähr gleich hoch sind die Preise, um welche auf beiden Bahnen gestritten wird. Den höchsten Preis hat bei Horn das Norddeutsche Derbyrennen, bei Groß-Borstel das Laufen um den Großen Preis von Hamburg. Das Pferderennen lockt alt und jung hinaus. Wie jagen am Renntage die Kraftwagen, Kutschen und Droschken, wie viele Straßenbahnwagen sind überfüllt, und wie große Scharen von Fußgängern eilen dahin! Alle Welt ist erregt, große und kleine Wetten werden geschlossen, jedweder hofft, daß sein bevorzugtes Pferd gewinnen werde. Allgemeiner Jubel bricht aus, wenn im Rennen um den großen Preis ein deutsches Pferd siegt über gefürchtete Ausländer. Wiederholt hat unser Kaiser ein Hamburger Rennen besucht. Er hat dadurch zur Förderung des Sports beigetragen.

In der neuesten Zeit haben der Flugsport und der Kraftwagensport sich dem Rennsport zugesellt. Es gibt wohl keinen Hamburger, der nicht die Luftschiffhalle und den Flugplatz zwischen Groß-Borstel und Fuhlsbüttel kennt. Die Flugtage sind Festtage für ganz Hamburg. Der große, umzäunte Platz ist gut besetzt, und viele tausend Fußgänger stehen auf den Straßen, Wegen und Fußsteigen der umgebenden Feldmark, um sich an den Leistungen der Flugzeuge und an der Kühnheit der Flieger zu erfreuen. Immer und immer wieder werden die Zeppeline und die Flieger von den Kindern bejubelt, wenn sie ihre Kreise über unserer Stadt ziehen.

Die Autos haben so oft den Unwillen der Spaziergänger erregt, wenn sie in schneller Fahrt den Staub der Landstraße aufwirbelten. Der große Krieg aber hat uns gezeigt, daß der Kraftwagensport heutzutage unentbehrlich ist, und daß er dem Vaterlande vortreffliche Dienste leisten kann in Zeiten der Gefahr.

41.

Der Zentralfriedhof.

Jeder Hamburger kennt Ohlsdorf. Jedes Hamburger Kind weiß, daß wir unsere Toten in Ohlsdorf begraben. Wir fahren zum Friedhof über Barmbeck und über Winterhude-Alsterdorf. Die beiden Zugangsstraßen zum Friedhof sind die Hauptstraßen in Ohlsdorf. Sie heißen die Fuhlsbüttelerstraße und die Ohlsdorferstraße.

Das ganze Aussehen Ohlsdorfs weist auf die Nähe des Zentralfriedhofes hin. An den beiden Hauptstraßen sehen wir zahlreiche Grabsteine und Gedenktafeln in den Steinmetzgeschäften aufgestellt. Wer in die traurige Lage kommt, einen Grabstein kaufen zu müssen, der findet hier eine reiche Auswahl. Große und kleine Gärtnereien haben Blumenläden in den beiden Hauptstraßen Ohlsdorfs eingerichtet. Sie bieten den Friedhofsbesuchern Kränze, Topfpflanzen und Schnittblumen zum Kauf an. Gastwirtschaften und Kaffeehäuser halten Erfrischungen verschiedener Art bereit. Wer auf dem Friedhof hungrig und durstig geworden ist, findet Gelegenheit, sich zu stärken, ehe er den Heimweg antritt. So stehen in Ohlsdorf die meisten Geschäfte in irgendeiner Beziehung zum Hamburger Zentralfriedhof.

Tagtäglich finden in Ohlsdorf Beerdigungen statt. Ihre Zahl beträgt 15000 im Jahre, etwa 40 den Tag, an manchen Tagen weniger, an anderen mehr. Das Trauergefolge der Leichenzüge macht aber nur die geringere Zahl unter den Besuchern Ohlsdorfs aus. Größer ist die Zahl derjenigen Hamburger, welche die Grabstätte eines lieben Verwandten besuchen, weil der Geburtstag oder der Sterbetag desselben ist, oder weil eine andere Veranlassung vorliegt. Zu den trauernden Friedhofsbesuchern kommen aber im Sommer viele Ausflügler und Spaziergänger, welche die herrlichen Friedhofsanlagen kennenlernen oder sich an denselben erfreuen wollen.

Da der Personenverkehr zwischen Hamburg und Ohlsdorf zeitweilig sehr groß ist, so mußten gute Fahrgelegenheiten

geschaffen werden. Zwei Straßenbahnlinien, die über Winterhude und Barmbeck fahren, die Vorortsbahn und eine Zweiglinie der Hochbahn, sowie auch die Langenhorner Bahn und die Alstertalbahn haben den Ausgangs- und Endpunkt für ihre regelmäßigen Fahrten in Ohlsdorf. Über die Maßen groß ist der Verkehr an schönen Sonn- und Feiertagen. Zug auf Zug rollt heran. Die Straßenbahn, die Vorortsbahn und die Hochbahn arbeiten um die Wette. Alle Wagen sind überfüllt; ein gewaltiger Menschenstrom flutet zum Friedhof und zurück.

Der Friedhof wurde 1877 eröffnet. Er mußte mehrmals vergrößert werden. Das Hamburger Gebiet in Ohlsdorf, das für den Friedhof frei war, reicht schon jetzt nicht mehr aus. Unsere Stadt hat sich daher auf preußischem Grunde ein größeres Stück Land zu Friedhofszwecken gesichert. Das ganze Friedhofsgelände mißt nunmehr 352 Hektar, 192 Hektar auf hamburgischem, 160 Hektar auf preußischem Boden. Das schon belegte Hamburger Gebiet ist größer als die Außenalster.

Bei der Anlage eines Großstadtfriedhofes ist gar mancherlei zu bedenken. Vor allem muß der Boden so beschaffen sein, daß die Verwesung der Leichen sich schnell genug vollzieht. Der Grund unseres Zentralfriedhofes mußte aber erst zubereitet werden. Man mußte ihn an manchen Stellen durch eingelegte Tonröhren entwässern, damit keine Leiche in unbeweglichem Grundwasser stehe. Unsere schönen Friedhofsteiche sind die Sammelbecken für diese Entwässerung. Sie geben wiederum ihr Wasser durch ein Rohrnetz an die Alleebäume in dem sandigen Teile des Friedhofes ab.

Die Gartenbaukunst unserer Friedhofsleitung, besonders diejenige des verstorbenen Friedhofsdirektors Cordes, hat es verstanden, das Totenfeld der düsteren Stimmung zu entkleiden, welche lange Reihen von Leichensteinen so leicht bei uns wachrufen. Bei einer Wanderung über den Ohlsdorfer Friedhof vergißt man beinahe den traurigen Zweck desselben. Der Friedhof gleicht einem herrlichen Park. Seine freundlichen Stufenbeete, seine traulichen Teiche, seine prachtvollen

Rosenanlagen, seine köstlichen Blumengruppen finden nicht leicht ihresgleichen. Unter duftenden Nadelbäumen, im lauschigen Buchenwalde, im heiteren Birkenhain, in Waldlichtungen zwischen bunten Blumenbeeten haben die Toten ihre Ruhestatt.

Acht Kapellen sind auf dem Friedhof erbaut worden. In einer Kapelle versammelt sich das Trauergefolge zur Andacht. Es ist jederzeit ein Hamburger Pastor bereit, die Andacht zu leiten und gemeinsam mit den Verwandten und Freunden den Toten auf seinem letzten Wege zu begleiten.



Krematorium.

Für die Leichenbestattung dient auch das Krematorium an der Ohlsdorferstraße, Hamburgs Leichenverbrennungshaus. Zu ihm gehört ein malerischer Urnenhain. Daselbst wird die Asche von verbrannten Toten in schön geformten Urnen aufbewahrt. Eine Feuerbestattung ist nicht minder feierlich als ein anderes Leichenbegängnis. Das Krematorium wurde 1892 eröffnet. Es finden durchschnittlich 400 Verbrennungen im Jahre statt. Einzelne Urnen werden auch auf dem Zentralfriedhofe beigesetzt.

Die Friedhofsverwaltung übernimmt es auf Antrag, die Gräber zu bepflanzen und in gutem Zustande zu erhalten. Sie hat ihre Geschäftsräume in dem schönen Verwaltungsgebäude am ersten Eingange. Sie führt jährlich 50 000 Anträge auf Bepflanzung aus.

Der Friedhof bei Ohlsdorf ist der gemeinsame Begräbnisplatz für alle Bewohner Hamburgs; er wird darum als Zentralfriedhof bezeichnet. In früherer Zeit, als Hamburg kaum so groß war als jetzt Harburg ist, gab es bei uns eine ganze Anzahl von Friedhöfen. Sie waren sorgsam nach den Kirchspielen getrennt und lagen möglichst dicht bei der Kirche oder Kapelle, oft um dieselbe herum. Sie wurden daher gewöhnlich Kirchhöfe genannt. Damals fühlte sich jedermann als Angehöriger derjenigen Kirche, in deren Bezirk er wohnte. Mancher meinte, auch noch nach dem Tode seiner Kirche, seinen Kirchspielsbekannten und Kirchspielsfreunden, sowie seiner Familie nahe zu sein, wenn er dicht bei seiner Kirche beerdigt würde. Ganz undenkbar wäre es unseren Vorfahren erschienen, außerhalb der Stadtumgrenzung zur letzten Ruhe gebettet zu werden. Die Namen einiger Friedhöfe oder Kirchhöfe der inneren Stadt sind uns erhalten geblieben, während die Namen von anderen verschwunden sind. Es gibt noch die Bezeichnung Gertrudenkirchhof und Jakobikirchhof, und es gab bis vor kurzem die Bezeichnung Heiligengeistkirchhof. Nur wenige Hamburger jedoch wissen etwas vom alten St. Petrikirchhof, St. Nikolaikirchhof, St. Michaeliskirchhof, St. Annenkirchhof, St. Maria Magdalenenkirchhof, St. Johanniskirchhof.

Wiederholt waren unsere Vorfahren gezwungen, einen Friedhof für Pesttote außerhalb der damaligen Stadt herzurichten, weil der Raum innerhalb der Stadt nicht ausreichte. Wegen Mangels an Raum entschloß man sich um das Jahr 1800 dazu, die Friedhöfe, einen nach dem anderen, vor das Dammthor und vor das Steinthor zu verlegen. Nach rund 100 Jahren wurden sie geschlossen; ebenso die Friedhöfe der äußeren Stadtteile. Es geschah bei den meisten im Jahre 1882. Der St. Jakobi- und St. Georgsfriedhof vor dem Steinthor ist bereits verschwunden. Er mußte den Anlagen des Hauptbahnhofes weichen. Die Friedhöfe vor dem Dammthor, zu beiden Seiten der Jungiusstraße werden demnächst geräumt, bebaut und vielleicht auch bald vergessen werden.

42.
Bergedorf.

Zwei deutsche Meilen von Hamburg entfernt liegt an der Bille und an der Hamburg-Berliner Eisenbahn die hamburgische Stadt Bergedorf. Welcher Hamburger wäre wohl noch nicht in dem anmutigen Bergedorf gewesen? Es gehört zu unseren beliebtesten Ausflugsorten. Sein schönes Gehölz von hochstämmigen Buchen ist schattig genug, um an heißen Sommertagen uns Hamburger hinauszulocken in seine erquickende Kühle. Auf sauber gehaltenen Fußsteigen durchstreifen wir lustwandelnd den schönen Laubwald in die Kreuz und Quere. Auf weichem Laubwerk ruhend, halb sitzend, halb liegend genießt unsere kleine Gesellschaft die mitgebrachten Eßwaren und Getränke. Das ist das herrlichste Mahl in Gottes freier Natur. Einem König können an reichbesetzter Tafel die köstlichsten Leckerbissen und der teuerste Wein nicht besser munden, als uns, fern von allem werktäglichen Treiben, unter grünem Laubdache das einfache Butterbrot und ein Schluck aus der Feldflasche. Wie leicht können wir Hamburger uns im Bergedorfer Gehölz ein Vergnügen verschaffen, welches die beliebten, teuren Geburtstagsfeiern an wirklicher Schönheit weit übertrifft! Für ein paar Groschen bringen uns die billigen Sonntagszüge in 20 Minuten vom Hauptbahnhof nach Bergedorf und abends ebenso schnell wieder zurück. Wie frisch ist der Geist, wie heiter das Gemüt nach einem Aufenthalt im grünen Walde!

Bergedorf war früher ein rechtes Ackerstädtchen, das sich nicht sehr von einem Dorfe unterschied. In der neueren Zeit aber hat sich städtische Regsamkeit in verschiedener Weise kundgetan. Gewerbe und Handel sind kräftig aufgeblüht. Die Stadt erfreut sich der Ziegelbrennerei, der Glasbereitung, des Braugewerbes, der Gerberei, der Eisengießerei und Herstellung von Maschinen. Bergedorf ist der Einkaufsort für die naheliegenden Dörfer der Elbniederung geworden. Es sind ansehnliche Ladengeschäfte entstanden, die ihre Kunden wohl befriedigen können.

Bergedorfs treffliche Volksschule und die Hansaschule stehen den Hamburger Schulen völlig gleich. Die Bergedorfer Kinder haben daher Gelegenheit, in ihrer eigenen Stadt sich das Wissen und Können anzueignen, dessen sie im Leben bedürfen. In der Hamburger Sternwarte hat Bergedorf eine wissenschaftliche Anstalt von großer Bedeutung erhalten. Als es für die Sternwarte nötig war, aus dem dichten Dunstkreise der Großstadt in die klare Landluft zu ziehen, fand sie auf dem Gojenberge bei Bergedorf eine geeignete Heimstätte. Gasbeleuchtung und eine Wasserleitung mit filtriertem Billwasser tragen zu den Annehmlichkeiten bei, durch welche die Stadtgemeinde vor der Dorfgemeinde bevorzugt ist.

Bergedorf hat jetzt 15000 Bewohner. An die Geschäftsstadt lehnt sich die Gartenstadt an. Ein ganzer Stadtteil von hübschen Gartenhäusern in wohlgeordneten Straßen ist neu entstanden. Nicht wenige Hamburger suchen und finden dort Sommerwohnung. Mancher Hamburger Geschäftsmann und Beamte hat seine Wohnung ganz nach Bergedorf verlegt. Die gesunde Land- und Waldluft daselbst ist ihm eine reichliche Entschädigung für die Mühe, täglich mit der Eisenbahn hin- und herfahren zu müssen. Die Stadtverwaltung Bergedorfs sorgt für die Behaglichkeit und Verschönerung der Stadt in gleicher Weise. Der frühere Gemüsegarten des Schlosses ist zu schönen Anlagen umgeschaffen und mit einem Springbrunnen und einem Kaiser-Wilhelm-Denkmal geziert worden. Am Reinbecker Wege steht ein hübsches Kriegerdenkmal.

Bergedorf ist sehr alt. Schon zur Zeit der Gründung Hamburgs war das Dorf an den Bergen vorhanden, welche als hohe Punkte des Geestrückens sich besonders scharf von den tiefliegenden, sumpfigen Marschen abhoben. Um das Jahr 1200 ließ der Herzog von Mölln und Bergedorf sich ein Schloß in Bergedorf erbauen und erhob das Dorf zur Stadt. Nicht lange, so wurde dieses Schloß ebenso wie die Riepenburg, die in der Landschaft Kirchwärder lag, den Hamburgern und den Lübeckern ganz besonders verhaßt, weil ihnen von

dort aus viel Verdruß bereitet und viel Schaden zugefügt wurde. Das trug sich folgendermaßen zu:

Bald nach dem Tode des mächtigen Kaisers Rotbart brach in Deutschland eine sehr schlimme Zeit an. Einen Kaiser erwählte man zwar immer wieder; aber die Kaiser standen fast jederzeit im Streit und Kampf mit den Päpsten und mit unbotmäßigen Herzögen. Sie konnten sich daher nur wenig um Recht und Ordnung im Reiche kümmern. Als man nun auf den Rechtsspruch des Kaisers nicht mehr mit Gewißheit zählen konnte, suchte man sich selbst Recht zu verschaffen. Wer sich stark fühlte, gebrauchte die Faust gegen den Schwächeren. So entstanden unzählige Kämpfe zwischen Herzögen, Grafen und Rittern, zwischen Städten und Burgen. Das war die Zeit des Faustrechts. Die deutschen Rittergeschlechter, vor deren starkem Arme Deutschlands Feinde einstmals gezittert, und die trotz des Kriegshandwerks stets feine Sitten bewahrt hatten, entarteten in jener Zeit fast gänzlich. Sie wurden Raubritter. Durch lange Kriege in fernen Ländern hatten sie sich gewöhnt, nicht selbst den Lebensunterhalt zu erwerben, sondern von den Städten und Dörfern das zu fordern, was sie gebrauchten. Diese Gewohnheit wollten sie zur Friedenszeit im Vaterlande fortsetzen. Da man ihnen aber nicht gutwillig gab, was sie begehrten, so lauerten sie den schwerbeladenen Wagen der reisenden Kaufleute auf, zwangen die Knechte, ihnen die Kaufmannsgüter in die Burgen zu fahren, und hielten oft genug den Kaufmann selbst gefangen, bis seine Angehörigen ihn durch ein hohes Lösegeld freikauften. Das war freilich ganz gemeiner Straßenraub und nicht besser als die Tat des Wegelagerers, der mit Knüttel und Dolch den einsamen Wanderer überfällt und seiner Barschaft beraubt. Aber die Raubritter aus der Zeit des Faustrechts hielten es durchaus nicht für ehrlos, dem reichen Kaufmanne zur Ader zu lassen. Ihre Freveltat nannten sie „Beute machen“.

Es gab viele solcher Raubnester in Deutschland. Zu ihnen gehörte auch das Schloß zu Bergedorf und die Riepenburg. Wenn die Hamburger und Lübecker Kaufleute ihre reich beladenen

Frachtwagen landeinwärts über Bergedorf nach Lüneburg sandten, so brach die Horde der Raubritter aus den Burgen hervor und plünderte die Handelsleute gründlich aus. Führten die beiden Städte Beschwerde bei dem Herzog Erich von Bergedorf-Mölln, so half es nichts. Er schützte die Räuber. Da schickten die Städte ihre Reiter aus, die Straße zu säubern; aber die städtischen Reiter vermochten nicht, die Unholde bis in ihre Schlupfwinkel zu verfolgen.

Nun war jedoch die Geduld der beiden Städte erschöpft. Sie rüsteten ein stattliches Heer von 2000 Mann zu Fuß und 800 Reitern aus. Unter der Führung der beiden Bürgermeister von Hamburg und Lübeck wurde das Schloß, das Erzdiebsnest, angegriffen. Vier Tage lang beschoß man es mit Büchsen und grobem Geschütz. Doch schienen die Verteidiger hinter den doppelten Festungswällen aller Angriffe zu spotten. Da holten die Hamburger viel Pech, Salpeter und andere feuerfangende Stoffe herbei und fachten am fünften Tage ein rechtes Höllenfeuer um das Schloß herum an. Das half. Der Rauch wurde so dicht, daß die Besatzung die Wälle verlassen und sich in die innersten Räume flüchten mußte. Die Hamburger und Lübecker erstiegen nun die Verschanzung und drangen in das Schloß ein. Da ergaben sich die Verteidiger unter der Bedingung, daß sie frei abziehen dürften. Von Bergedorf rückten die Verbündeten vor die Riepenburg und nahmen dieselbe nach geringem Widerstande. In dem Frieden mußte der Herzog von Bergedorf-Mölln die Schlösser Bergedorf und Riepenburg mit den Vierlanden, sowie die Fähre und den Zoll beim heutigen Zollenspieker an die beiden Städte abtreten. Das war im Jahre 1420.

Von da ab war Bergedorf samt der oberen Marschniederung und dem Dorfe Geesthacht beiderstädtisches Gebiet, das abwechselnd von einem Hamburger und einem Lübecker Ratsherrn je sechs Jahre hindurch verwaltet wurde. Die alte Riepenburg wurde nach mehreren Jahren abgebrochen. Das Schloß in Bergedorf erhielt der Landeshauptmann als Wohnung. Im Jahre 1867 kaufte Hamburg den Lübeckern ihre Rechte für 200000 Taler

ab. So sind Bergedorf und die Vierlande nebst Geesthacht eine hamburgische Besitzung geworden.

Das Bergedorfer Schloß ist noch heutigentags vorhanden. Die Wälle sind freilich abgetragen, der Schloßgraben größtenteils zugeschüttet worden, und herrliche Gartenanlagen sind an ihrem Platze entstanden. Aber das Schloß war schon einmal dem Untergange sehr nahe. Die Franzosen, die von 1807 bis 1813 hier waren, hatten ebenso entsetzlich darin gehaust, wie nach ihnen die Russen es taten. Was nur irgend von Wert war, wie



Schloß Bergedorf.

die alten Kanonen, Gewehre, Säbel und Rüstungen, das hatten sie fortgeschleppt, und alles Brennbare, sogar die Dielen des Fußbodens als Feuerholz benutzt. Das Schloß drohte einzustürzen.

Das ehrwürdige Alter und die Erinnerungen, welche das Bergedorfer Schloß weckte, haben jedoch bewirkt, daß man es wiederherstellte. Jetzt ist das Amtsgericht darin untergebracht. Es dürfte kaum ein anderes Amtsgericht ein so malerisches und sagenhaftes Heim haben. Hamburger, die nach Bergedorf kommen, pflegen dem Schlosse einen Besuch zu machen. Sie lassen an der durch das hohe Alter geweihten Stätte gern die alte Zeit an ihrem Geiste vorüberziehen.

43.
Die Vierlande.

Allen Hamburgern sind die Vierländer und Vierländerinnen wohlbekannt. Schon von fern erkennen wir sie an ihrer Kleidung; denn sie kleiden sich ganz anders als wir Stadtleute und anders als die Bewohner der übrigen Landgebiete in unserer Umgebung. In allen Stadtteilen Hamburgs sind sie gelegentlich zu sehen, am häufigsten aber in der inneren Stadt, besonders auf dem Gemüsemarkt. Sie bieten Gemüse, Obst und Blumen zum Kauf an. Der Bauer aus Vierlanden trägt eine bauschige Kniehose, welche gar oft aus schwarzem Samt gemacht ist, lange Strümpfe, zuweilen lange Stiefel, eine kurze Jacke, einen hohen, harten Hut von dunkler Farbe. Jacke, Weste und Hose sind rechts und links mit blanken Knöpfen besetzt. Die Vierländerin sitzt mit ihrem Korb voll Blumen, den Maiglöckchen, Veilchen, Rosen, Nelken vor dem Eingange der vornehmen Gasthöfe. Sie geht in die großen Konzertgärten und Bierwirtschaften, um ihre Sträußchen anzubieten. Immer ist sie eine freundliche Erscheinung, welche jedermann auffällt. Wie frisch schreitet sie einher in ihren kurzen Kleidern, den schwarzen Strümpfen und niedrigen Schuhen, mit der offenen Jacke, dem blanken Herzen auf dem Mieder, mit dem eigentümlichen, runden Hute und dem steifen, schwarzen Kreuz, welches hinten von ihrem Kopfe herabhängt. Wie das Hamburger Dienstmädchen in der sauberen Kleidung und mit dem weißen Häubchen, so werden auch die Vierländerin und der Vierländer von jedem Fremden bewundert, der in unserer Stadt sich umsieht.

Die Vierlande und die untere Elbmarsch sind Hamburgs großer und unentbehrlicher Gemüse-, Obst- und Blumengarten. Eine Stadt von einer Million Bewohnern, wie unser Hamburg es ist, verzehrt im Laufe des Jahres mehr Gemüse, als man sich gemeiniglich denken kann. Wenn auch jede Haushaltung täglich nur ein wenig Gemüse kauft, so beträgt es doch für die ganze Stadt eine ungeheure Menge. Die Vierländer haben ein gutes Absatzgebiet in der Stadt Hamburg. Hier können

sie alles, was sie bauen, zu Geld machen. Fast von jeder Handvoll Erde kann der Vierländer sagen, wieviel Geld sie ihm jährlich einbringt.

Man muß jedoch nicht glauben, daß die Vierlande das richtige Schlaraffenland seien, wo die Ochsen, Schafe und Gänse gebraten umhergehen, wo man aus allen Brunnen Wein schöpft, wo Milch in den Bächen fließt und Bier vom Himmel regnet, wo man nur zulangt, wenn man hungrig und durstig ist, wo man den Tag mit Essen, Schlafen und Spielen verbringt. O nein! Wer nicht arbeiten will, kann kein guter Vierländer sein. Niemandem fällt hier ohne viel Arbeit und Sorge die gute Einnahme in den Schoß. Da müssen Gräben gezogen, Dämme aufgeworfen, Pumpwerke hergerichtet werden; da will fleißig gegraben, gepflanzt, gehackt und gejätet sein. Man sieht es dem Sträußchen Maiblumen nicht an, wieviel Schweißtropfen auf das Beet fielen, auf welchem es gewachsen ist. Die Schlafenszeit fängt in den Vierlanden spät an und ist sehr früh zu Ende. Wie im Frühjahr, so hat man auch im Sommer und Herbst alle Hände voll Arbeit. Das Gemüse muß geschnitten oder ausgegraben, Obst und Blumen müssen gepflückt, die vielen Säcke, Körbe und Körbchen wollen gefüllt und an die Wasserstraße getragen, die Dampfschiffe und Ewer sollen beladen werden. Dann geht es fort nach Hamburg, des Morgens, wenn der Tag kaum graut, und am Nachmittag nicht selten noch einmal. In gleicher Weise durch eigenen Fleiß und die Einträglichkeit des Bodens sind die Vierländer zu Wohlstand, zum Teil zu Reichtum gelangt.

Die Vierländer haben 700 Jahre hindurch viele Sitten und Gebräuche ihrer holländischen Heimat bewahrt. Dazu trug die abgeschlossene Lage ihres Gebietes viel bei. Manches alte Bauernhaus erinnert an die holländische Abstammung. In den Außenwänden sind die Mauersteine in hübschen Mustern geschichtet. Der Giebel des Dachstuhls ist ein Stückchen über das Erdgeschoß hervorgerückt. Ein Donnerbesen an dem Hause soll nach altem Aberglauben vor Blitzschlag schützen.

Wir gelangen von der großen Diele in die sauberen Zimmer. Nach altem Brauche sind die Türen zu den Wandschränken und den Wandbetten durch prächtiges Holzschnitzwerk reich verziert, die Wände getäfelt oder mit bunt bemalten Kacheln belegt. Ein wahres Prachtstück ist der große, künstlerisch schöne Kachelofen. Kleiderschränke, Truhen und sonstiges Zimmergerät zeigen, daß der Bewohner sich auf die Schönheit der Formen versteht. Mancher vierländische Name klingt unseren Ohren fremd; „Harm, Marten, Barber, Elsche, Becke, Wobke" sind beliebte Vornamen.

Die oberen Elbmarschen sind als Vierlande benannt nach der Zahl der vier Gemeinden: Altengamme, Neuengamme, Curslak und Kirchwärder. Die vier Lande wurden gleichzeitig mit dem Bergedorfer Schloß und der Riepenburg beiderstädtisches und später Hamburger Gebiet. Sie gehören in der hamburgischen Verwaltung samt Geesthacht und Krauel zur Landherrenschaft Bergedorf.

44.

Unsere Geest und unsere Marsch.

Wer die Vierlande und ebenso die Gebiete unserer nördlichen Vororte und unserer Walddörfer kennt, der weiß, daß das Land hier und das Land dort sehr verschieden von einander ist. Die Ländereien von Groß- und Klein-Borstel, Alsterdorf, Ohlsdorf, Fuhlsbüttel und Langenhorn und diejenigen der Walddörfer sind hauptsächlich sandig, mager und trocken. Wir nennen sie Geestland. Die Vierlande dagegen liegen tief und haben zumeist tonigen, fetten, feuchten Boden. Wir bezeichnen ihn als Marsch. Die Marsch ist viel fruchtbarer als die Geest.

Wie ist es nun mit unserm Stadtgebiet? Liegt die Stadt Hamburg auf Marschboden oder auf der Geest? Sie steht weder ganz auf der einen noch ganz auf der anderen Bodenart, und es ist in manchen Fällen nicht leicht zu sagen, ob eine Häuserreihe auf Geestgrund oder auf Marschgrund erbaut ist. Die Oberfläche des Stückchens Erde, auf welchem

Hamburg steht, ist teilweise durch Menschenhand gar sehr verändert worden. Hier hat man Erde abgegraben, dort dagegen Sand, Moorboden oder Tonerde hoch aufgeschüttet. An der einen und an der anderen Stelle wurde der feuchte Boden durch Kanal- oder durch Sielanlagen trockengelegt. Dazu hindert uns die Bebauung und die Pflasterung, zu erkennen, ob wir es mit Geest- oder mit Marschland zu tun haben. Wenn der Staat wegen einer Bauanlage volle Gewißheit über den Untergrund haben muß, so läßt er ihn durch Sachverständige oder durch Gelehrte untersuchen.

Das älteste Hamburg, das ungefähr dem hochliegenden Teile des Petrikirchspiels entsprach, stand auf Geestgrund. Es begleitet ein Geestrücken die Elbmarsch von Geesthacht über Bergedorf, Steinbeck, Horn, Hamm, Berlinerthor, Steinthor zur Petrikirche. Von der Michaeliskirche zieht er sich über St. Pauli, Altona, Blankenese nach Schulau. Dort biegt er nach Norden ab. Die Alster hat sich vor Jahrtausenden ein breites, tiefes Bett quer hindurch gewaschen.

Der Geestrücken fällt fast schroff zur Elbmarsch ab, am schroffsten in Oben-Borgfelde und Hamm. In der Horner- und Hammerlandstraße, in der Borgfelder-, Norder- und Niedernstraße berührt die hohe Geest die niedrige Marsch. Von den 5 Kirchspielen der inneren Stadt stehen St. Petri, St. Jakobi und St. Michaelis größtenteils auf der Geest, St. Nikolai und St. Katharinen dagegen zumeist auf Marschgrund.

Wenn wir auf dem Süllberg bei Blankenese stehen, so liegt die Elbmarsch tief und eben unter uns da, eingebettet zwischen dem diesseitigen und dem jenseitigen Geestrücken. Dort drängt der Gedanke sich uns auf, daß wohl einstmals das breite Elbtal ein großes Wasserbett gewesen sei, und daß seine Fluten den Fuß beider Geestrücken zugleich bespülten. Und wirklich haben die Geologen nachgewiesen, daß vor Tausenden von Jahren ein langgestreckter Meerbusen von der jetzigen Elbmündung bis nach Geesthacht reichte. In ihn ergossen sich die Gewässer, welche aus dem höheren Ostdeutschland der Nordsee zueilten.

Der große Strom hat aber im Lauf von Jahrtausenden ungeheure Mengen von Erde in den Meerbusen geschüttet. In den Ländern Böhmen und Sachsen hat er vor Zeiten ein Gebirge durchwaschen und einen großen Teil desselben fortgeführt. Alljährlich spülten Tauwasser und Regengüsse viel verwittertes Gestein, Sand, Ton, Lehm, auch verfaultes Holz und andere pflanzliche Stoffe von den Bergen herab in die Bäche und Flüsse. Dieselben führten alles der Elbe, und die Elbe führte es dem Meerbusen zu.

Da nun der Strom bei Geesthacht mündete, so stand auch sein Wasser von da ab fast still. Die erdigen Stoffe sanken auf den Grund und bildeten eine Schlick- und Schlammschicht. Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt und von Jahrhundert zu Jahrhundert nahm dieselbe an Stärke zu. Die Salzwassertiere des Meeres und die Süßwassertiere des Flusses starben in dem Brackwasser, blieben in großen Mengen im Schlamm liegen und vermehrten seine Fettigkeit. Zur Ebbezeit drückte der Süßwasserstrom die aufgehäuften Schlammassen abwärts; zur Flutzeit warf das heraufdrängende Meereswasser sie zurück. Da wurden zunächst die Seitenarme der Meeresbucht voll Schlamm gedrückt. Sie versumpften und verlandeten. So begann in der Alster- und Billemündung die Marsch- und Bruchbildung. Dann schritt die Verlandung von den Ufern zum Inneren und von oben nach unten fort. Nach Tausenden von Jahren füllten zähe Schlammassen die Meeresbucht in ihrer ganzen Breite und Länge. Sie hemmten und stauten das Wasser; es mußte den ganzen breiten Sumpf überrieseln.

Es gelang endlich dem Strom, sich einige tiefe Rinnen durch den zähen Brei zu graben. Da lief das Wasser von der breiten Fläche ab; der große Sumpf fing an auszutrocknen. Bald wuchsen Gras, Schilf und Rohr in üppiger Weise. Im Herbst starben die Pflanzen ab und verfaulten; im Frühling wuchsen neue. Ihre Überbleibsel trugen zur weiteren Aufhöhung der angeschwemmten Marsch bei. Nur Hochwasser übergoß und überschlickte noch die ganze Niederung. Die seichteren Wasserläufe wurden dabei verschüttet. Endlich krönte

Menschenhand das Werk, welches der Fluß in Jahrtausenden geschaffen hatte.

Im 12. Jahrhundert, als der Kaiser Friedrich Rotbart und der Graf Adolf III. von Schauenburg lebten, kamen Friesen und Holländer in die obere Elbmarsch. Wegen großer Überschwemmungen hatten sie ihre Heimat verlassen müssen. Mit Freuden nahmen sie das Land an, welches der Herzog von Niedersachsen und der Erzbischof von Bremen und Hamburg ihnen anboten. Nun begann ein reges Arbeiten in der oberen Elbmarsch. Die Ansiedler deichten die Elbe ein, erbauten ihre Häuser an den Dämmen, gruben Abzugsgräben durch die Marsch und machten dieselbe urbar. So entstanden die vier Lande Curslack, Altengamme, Neuengamme und Kirchwärder.

Drei Flußläufe waren in der oberen Elbmarsch noch vorhanden, der Hauptstrom und zwei flache Nebenelben. Sie hießen die Dove Elbe oder taube Elbe und Gose Elbe oder seichte Elbe. 300 Jahre später, in den Jahren 1482 und 1490 wurden die Dove Elbe und die Gose Elbe an ihrem oberen Ende abgedämmt, damit sie bei Hochwasser die Vierlande nicht mehr überschwemmen sollten. Dadurch sind sie tote Flußarme geworden. Jetzt führen sie das Wasser der Abflußgräben dem Hauptwasser zu und sind für die Marschdörfer angenehme Wasserwege zum Hamburger Gemüsemarkt.

Das Marschland zwischen den Vierlanden und Hamburg, die untere Elbmarsch, wurde später eingedeicht und länger überschwemmt. Die letzte große Überflutung und Überschlickung der ganzen Elbmarsch ereignete sich im Sommer 1771 durch Dammbruch. Das Wasser stand bis an den Geestrand heran. Der ganze Stadtteil Hammerbrook und die Gebiete der Eiffe-, Wenden- und Süderstraße in den Stadtteilen Borgfelde und Hamm waren damals noch ein sumpfiges Wiesen- und Weideland. 1842 wurden daselbst die ersten Kanäle gegraben und die ersten Aufschüttungen vorgenommen. 1845 wurden die ersten 15 Häuser des Hammerbrooks erbaut.

Der Hauptstrom der Elbe teilt sich an der Moorwärder Spitze in die Norderelbe und die Süderelbe oder in die

Hamburger und die Harburger Elbe. Bei Blankenese vereinigt sich alles Elbwasser wieder zu einem Strome. Die Norder- und die Süderelbe verästelten sich aber früher so vielfach und zerteilten das umschlossene Land so sehr, daß es zwischen ihnen ein Gewirr von Wasserläufen und Inselchen gab.

Da erwarb Hamburg die Gebiete an der Norderelbe. Alsbald fing es an, den Lauf seiner Elbe zu verbessern. Hier wurde ein Wasserarm abgedämmt, da ein anderer zugeschüttet, dort das Land durchstochen. Man gab der



Elbe bei Hamburg um 1600.

Norderelbe einen geraderen, gleichmäßigeren, schnelleren Lauf und machte sie nach und nach zum Hauptstrom. Die toten Wasserarme verlandeten mehr und mehr. Von den vielen Verbindungen zwischen der Norder- und der Süderelbe sind schließlich nur der Reiherstieg und der Köhlbrand übrig geblieben. Unsere untere Elbmarsch aber wurde durch die Stromverbesserungen entwässert und aus einem sumpfigen Weideland in ein fruchtbares Gemüseland umgewandelt.

Den erfolgreichsten Durchstich machte Hamburg im Jahre 1604. Der Hauptflußlauf war damals die Veddelelbe. Sie floß von der Veddel ab ungefähr 1 Kilometer südlich vom

heutigen Elblauf an Hamburg vorbei und erreichte erst bei Altona ihr jetziges Bett. Der Grasbrook dehnte sich bis an die Veddelelbe aus. Der Hamburger Hafen lag im Alstertief. Da der Hafen in Gefahr war, zu versumpfen, so entschloß man sich, Elbwasser herbeizuziehen, um ihn zu spülen. Man durchstach den Grasbrook, so daß der kleine Grasbrook vom großen Grasbrook abgeschnitten wurde. Der ausgehobene Kanal hieß der Neue Graben. Es entstand aber eine lebhafte Strömung im Neuen Graben. Dieselbe erweiterte den Kanal und schuf das heutige Strombett. Die Veddelelbe verlandete. Die letzte Verbesserung des oberen Stromlaufes geschah 1875 bis 1879. Die Kalte Hofe wurde durchstochen.

Hamburg hat eine Reihe von klugen und geschickten Maßnahmen getroffen, durch welche es seiner Noderelbe den heutigen Lauf durch die untere Elbmarsch gab. Es hat seinen Fluß an die Stadt herangezogen. Es baggert ihn fortgesetzt und erhält ihn für die Seeschiffahrt brauchbar von Hamburg bis zum Meere. So ist die Elbe ein rechter Hamburger Fluß und Hamburg eine rechte Elbstadt geworden.

Die untere Elbmarsch bildet in der Hamburger Verwaltung die Landherrenschaft der Marschlande. Es zählen dazu: 1. Ochsenwärder, 2. Spadenland, 3. Tatenberg, 4. Reitbrook, 5. Billwärder an der Elbe (Allermöhe und Moorfleth), 6. Billwärder an der Bille, 7. Moorwärder, 8. Moorburg, 9. Finkenwärder und 10. Dradenau. Ein Hamburger Senator ist der Landherr. Die obere Elbmarsch gehört zur Landherrenschaft Bergedorf.

Die Geest unseres zusammenhängenden Landgebiets steht jetzt ganz unter der städtischen Verwaltung, teils als Hamburger Stadtteile, teils als Vororte. Es sind in ihr natürlich alle Veränderungen und Einrichtungen getroffen worden, die sich aus der großstädtischen Bebauung und aus den großstädtischen Bedürfnissen ergeben. Die letzte Eingemeindung geschah am 1. Januar 1913. Die Dorfgemeinden nördlich von Eppendorf und Winterhude wurden Vororte. Die Landherrenschaft der Geestlande umfaßt nur noch die Hamburger Walddörfer.

Sie liegen in 4 Landstücken, die von holsteinischem Gebiet umschlossen sind. Es sind 1. Farmsen und Berne, 2. Volksdorf, 3. Wohldorf und Ohlstedt, 4. Groß-Hansdorf und Schmalenbeck. Unsere Walddörfer sind jetzt durch die Walddörferbahn mit der Stadt Hamburg verbunden.

45.

Cuxhaven.

Viele von unsern großen Seedampfern legen auf der Ausfahrt noch einmal in Cuxhaven an. Sie nehmen dort die letzten deutschen Fahrgäste an Bord. Dieselben sind mit der unterelbischen Eisenbahn von Hamburg nach Cuxhaven gefahren. Die Elbfahrt ging ihnen zu langsam. Der Strom ist nämlich nicht in seiner ganzen Breite tief genug für die großen Schiffe. Das schmale Fahrwasser wendet sich bald nach rechts, bald nach links. In demselben müssen die auslaufenden und die aufkommenden Schiffe einander ausweichen. Darum muß langsam gefahren werden.

Bei Cuxhaven ist der Elbstrom schon so breit, daß das holsteinische Ufer nur bei klarem Wetter zu erkennen ist. Cuxhaven ist Hamburgs äußerster Ausguck ins Meer. Es liegt 102 Kilometer oder 14 deutsche Meilen von Hamburg entfernt. Wenn das Schiff Cuxhaven verlassen hat, so entschwindet das Land den Blicken bald. Die Elbe hat ihr Ende erreicht; die Nordsee beginnt.

Die Landungsbrücke von Cuxhaven wird in Hamburg oft genannt. Sie heißt die „Alte Liebe". Wie ist die Brücke zu diesem merkwürdigen Namen gekommen? Das ging folgendermaßen zu. Die Elbe ist am Cuxhavener Ufer sehr tief, während sie am anderen Ufer flach und verschlickt ist. Der Strom hat aber seit langen Jahren das Cuxhavener Ufer zu unterwühlen gesucht. Hamburg hat deswegen schon vor Jahrhunderten viel Geld daran gewandt, das Ufer zu schützen. Es setzt noch heute dieses Bemühen mit aller Umsicht, allem Eifer und Geschick fort. Wiederholt riß der Strom die

Stacke weg, obwohl sie aus eingerammtem, schwerem Bauholz bestanden. Zur Befestigung des Ufers und zur Anlegung eines Bollwerks gegen die Gewalt des Stromes wurden nun im Jahre 1732 drei alte Schiffe in die Elbe versenkt. Das größte von ihnen hatte den Namen „Die Liebe" geführt. Nach diesem alten Schiff ist der Name „Alte Liebe" auf das Bollwerk und auf die Anlegebrücke übertragen worden.

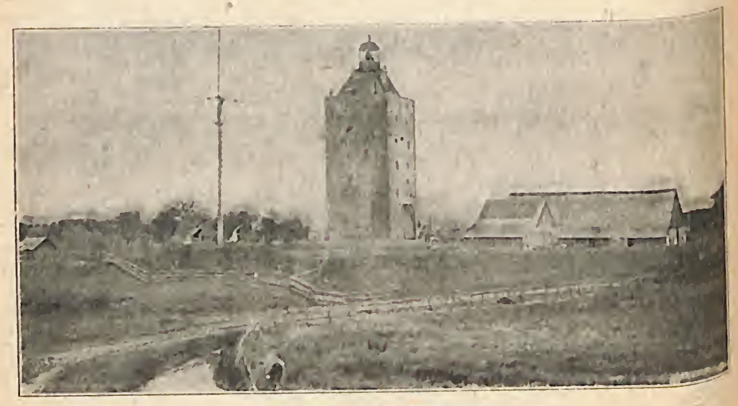
Hamburgs Hafenanlagen bei Cuxhaven sind den Schiffen in Zeiten der Not ein sicherer Zufluchtsort. Wenn es gar zu heftig stürmt und die Wellen Fangball mit den Schiffen spielen, oder wenn sich gewaltige Eismassen in der Unterelbe zusammenschieben und die Schiffe in Gefahr geraten, aus dem Fahrwasser gedrängt zu werden, so flüchten sie in die Cuxhavener Hafenbecken, Dampfer, Segler und Fischewer. Neben der „Alten Liebe" liegt die Einfahrt zum alten Hafen, etwas oberhalb die Einfahrt zum Fischerhafen und noch weiterhin diejenige zum Tiedehafen. Der alte Hafen ist nicht sehr tief; ihn können nur kleinere Schiffe aufsuchen. Der Tiedehafen wurde für große Schiffe erbaut und 1895 in Betrieb genommen. Er kann zu allen Tieden, zur Ebbezeit sowohl als zur Zeit der Flut, die schwersten Handelsschiffe bergen. Der Fischerhafen ist für die Hochseefischfahrzeuge ein Zufluchtsort und ein guter Löschplatz zugleich. An seinem Kai stehen die Eiswagen der Eisenbahn bereit. Ein großer Teil der frischgefangenen Ware wird hier verladen und sofort nach Berlin, Hannover, Magdeburg usw. versandt, während die für Hamburg und Altona bestimmte Ware in den Ewern bleibt und in denselben stromaufwärts geschickt wird. In den Morgenstunden wird sie in der St. Pauli- und in der Altonaer Fischhalle in Geld umgesetzt.

Cuxhaven bildet mit Ritzebüttel und Döse zusammen eine Stadtgemeinde von 15000 Einwohnern, ist also so groß wie Bergedorf. Es erfreut sich der Gasbeleuchtung und einer Wasserleitung. Es hat infolge seiner Lage an der Elbeinfahrt ein Krankenhaus für Schiffskranke und eine Kaserne für eine Abteilung der deutschen Matrosenartillerie. Es ist ein vielbesuchtes Seebad und seit langer Zeit eine Lotsenstation.

Die Lotsen, geprüfte und erfahrene Seeleute, sind entweder Seelotsen oder Elblotsen. Der Seelotse geleitet das ausfahrende Schiff von der Unterelbe in die See hinaus und das aufkommende Schiff aus der See in den Strom. Der Elblotse führt es zwischen Hamburg und Cuxhaven. Da die Elbe nicht selten ihr Fahrwasser ändert, so können die Schiffskapitäne dasselbe nicht genau kennen. Den Lotsenstellen aber wird jede Änderung gemeldet, die man bei den Messungen feststellt. Die Lotsen sind daher auf ihrem Wasser ganz zu Hause; sie kennen es in allen Einzelheiten. Auch in Sturm und Nebel finden sie zurecht. Sie wissen genau, an welchen Orten die einzelnen Seezeichen liegen und verstehen den Anhalt bestens zu benutzen, welchen die Feuerschiffe, die Leuchttürme, die Blinkfeuer, die Tonnen und Baken oder Bojen dem Seemann geben. Auf kleinem Boote fährt der Lotse dem nahenden Schiff entgegen; Wind und Wellen können ihn nicht schrecken. Ist der Lotse an Bord des Schiffes, so hat er das Kommando. Seinem Befehl hat jeder zu gehorchen. Er trägt die Verantwortung für das Schiff.

Die Insel Neuwerk war bei stürmischem Wetter stets eine Ursache großer Besorgnis für die Kapitäne und Mannschaften der Segelschiffe. Sie ist auch den Dampfern nicht ungefährlich. Sogar die erfahrensten Lotsen haben zuweilen eine Strandung dort nicht zu hindern vermocht. So erging es dem Lotsen Peter Bull aus Cuxhaven. Er lotste, wie erzählt wird, bei einbrechender Nacht in Sturm und Nebel den Dreimaster des Schiffers Franzen in die Elbmündung und kam zu nahe an Neuwerk heran. Ehe er dem Schiff einen anderen Lauf geben konnte, wurde es von einer gewaltigen Welle auf eine Sandbank geworfen und saß fest. Da werden die Matrosen wütend. Sie sagen, der Lotse sei betrunken und trage die Schuld an dem Untergange des Schiffes. Mehrere von ihnen ziehen die Messer und dringen auf den Lotsen ein. Jetzt springt der Kapitän dazwischen. „Halt, Leute," schreit er, „keiner rührt mir den Lotsen an. Er ist so nüchtern wie irgendeiner von uns. Sturm und Wellen sind wohl stärker gewesen als die Umsicht des

Lotsen. Er kann sich auch geirrt haben; denn Irrtum ist selbst bei einem Lotsen möglich." Da lassen sie von ihm. Jetzt geht's in die Rettungsboote; aber Peter Bull darf nicht mit hinein. Der Kapitän vermag das den Matrosen nicht abzuzwingen. Wie nun Peter Bull ganz allein auf dem Wrack ist, fällt er auf die Knie und betet inbrünstig zu Gott: „O himmlischer Vater, erbarme dich über meine Frau und meine Kinder. Sie müssen Hunger leiden, wenn ich nicht heimkehre: rette mich für sie aus dieser Not!" Das Schiff



Leuchtturm auf Neuwerk.

wird zerbrochen. Peter Bull ergreift den Mast. Da springt auch die Schiffskatze nach und klammert sich an ihn. Am nächsten Morgen, als der Mast nahe an das Land getrieben ist, erhebt die Katze ein klägliches Miauen. Das hören zwei Männer, die am Strande gehen. Sie sehen zu und retten Peter Bull samt der Katze.

Die Insel Neuwerk bekam den ersten Leuchtturm, den Hamburg errichtet hat. Er wurde im Jahre 1246 erbaut. Man nannte ihn „dat nige Wark". Davon hat die Insel den Namen Neuwerk erhalten. Der jetzige Leuchtturm auf Neuwerk ist aus Steinen erbaut. Er ist 36 Meter hoch und schon über 500 Jahre alt.

1894 war es 500 Jahre her, daß das Land Ritzebüttel mit Cuxhaven an Hamburg kam. In alter Zeit gehörten Schloß und Land Ritzebüttel den Herren von Lappe, die auf der Elbe und an der Nordsee Strand- und Seeräuberei trieben. Sie fügten den Hamburger Kaufleuten viel Schaden zu. Die Hamburger wollten es aber nicht länger dulden, daß ihre Handelsschiffe verfolgt und daß die aus Sturm und Wellen geretteten Güter von Raubrittern weggenommen wurden. Sie verbanden sich mit den Friesen, die auf den Wurten wohnten und darum meist die Wurstfriesen hießen. Die Verbündeten belagerten die Lappen, die im festen Schloß Ritzebüttel saßen. Sie stürmten und eroberten das Schloß. Nun waren die Lappen, die ihren Besitz in offener Fehde bereits verloren hatten, geneigt, das Schloß samt den dazugehörigen Dörfern an Hamburg zu verkaufen. Hamburg zahlte ihnen ein schönes Stück Geld dafür. Seit der Zeit hat das Ländchen der Stadt Hamburg gehört und ist von Hamburger Ratsherren regiert worden.



Schloß Ritzebüttel.

Die Landherrenschaft Ritzebüttel, zu welcher Cuxhaven nebst neun kleinen Dorfgemeinden und der Insel Neuwerk gehört, hat teils Geest, teils Marschland. Die Marsch liegt nur wenig höher als das Elbwasser. Sie ist von tiefen Abzugsgräben

durchschnitten, welche man Wetterungen nennt. Schleusentore trennen die Wetterungen vom Elbstrome. Zur Flutzeit sind die Tore geschlossen. Das aufwärtsdringende Brackwasser der Elbe hat sie zugedrückt. Es kann nun nicht hinein in die Wetterung und das Land ist vor Überschwemmung geschützt. Zur Ebbezeit dagegen drückt das Wasser, welches sich in der Wetterung gesammelt hat, die Tore auf, so daß es zur Elbe abfließen kann.

46.

Hamburgs nächste Umgebung.

Im Westen und Osten von Hamburg liegen Altona und Wandsbek. Beide Städte sind mit der Zeit ganz und gar mit Hamburg verwachsen. Wie eine große und eine kleine Tochter lehnen sie sich von rechts und links an ihre Mutter Hamburg an und bilden mit ihr eine einzige, ungeheure Häusermasse, ein Häusermeer. Mehr als zwei Stunden Zeit würde man gebrauchen, wollte man vom westlichen Altonaer Stadtteil Ottensen her die langen Häuserreihen in östlicher Richtung bis über Wandsbek hinaus durchschreiten. Es ist äußerlich kaum zu erkennen, wo Hamburg aufhört und Altona oder Wandsbek anfängt. An einigen Stellen gehört die eine Häuserreihe derselben Straße zu Hamburg, die andere zu Altona. Wären nicht hier und da Grenztafeln aufgestellt worden, so möchte es wohl manchem Hamburger und manchem Altonaer schwer fallen, zu sagen, in welchem Augenblicke er das Gebiet seiner Stadt verläßt und das der Nachbarstadt betritt.

Altona kann mit Recht eine Tochter Hamburgs genannt werden. Es lag einst ein kleines Fischerdörfchen da, wo jetzt das zur Großstadt aufgeblühte Altona sich ausdehnt. Zu der Zeit, als Hamburg sich von der alten, katholischen Religion abwandte und der Senat den Gottesdienst nach lutherischer Art neu einrichten ließ, gab es einige Familien in Hamburg, die nicht mittun wollten. Sie zogen aus der Stadt, gingen über den Hamburger Berg hinaus und schlugen ihre Wohnungen

jenseits eines Flüßchens auf, welches an der Grenze des Hamburger Gebietes von einem Teiche her zur Elbe hinabfloß. Es soll „Altenahe" geheißen haben. Dort wollten sie ihre alten Religionsgebräuche beibehalten und auch die Vorteile genießen, welche die Nähe der reichen Handelsstadt bot. Ihnen gesellten sich Hamburger Handwerker zu, die mit dem Zunftzwange unzufrieden waren, der damals in Hamburg herrschte. Sie hofften in der Nachbarschaft Hamburgs leichter ihrem Gewerbe nachgehen und von dort nach Hamburg verkaufen zu können. Den Hamburgern war das Erblühen dieser neuen Gemeinde, die doch allzu nahe oder, wie sie sagten, „allto nah" bei ihrer Stadt lag, sehr unbequem. Mit verschiedenen Mitteln suchten sie das Wachsen Altonas zu verhindern. Als der kleine Ort im Jahre 1547 abbrannte, verlangten sie sogar von dem Vogt von Pinneberg, unter welchem Altona stand, daß er ein Wiederaufbauen der Ansiedelung verbieten sollte. Da der Vogt ihnen nicht zu Willen war, faßten sie den Beschluß, es solle bei hoher Strafe kein Hamburger irgend etwas bei den Altonaern verfertigen lassen oder kaufen dürfen. Auch in späterer Zeit entstanden noch einigemal Streitigkeiten zwischen Hamburg und der kleinen, aber stetig wachsenden Nachbargemeinde, die jetzt eine Großstadt von fast 200 000 Bewohnern ist.

Im Jahre 1664 wurde Altona zur Stadt erhoben. Die dänischen Könige, denen Schleswig und Holstein mit Altona lange Zeit gehörten, machten mehrfach Versuche, den Handel Hamburgs nach Altona zu ziehen, und auch sonst die Stadt Hamburg zugunsten Altonas zu schädigen. Es verdroß sie, daß Hamburg sich ihnen nicht unterwerfen wollte und alle Angriffe tapfer zurückschlug. Eine Feindseligkeit bestand jetzt nur noch zwischen Hamburg und den Dänenkönigen. Zwischen den beiden benachbarten Städten selbst war jeder Haß und Groll begraben. Jede von ihnen stand vielmehr der anderen in Zeiten der Not schwesterlich bei. So fanden die Altonaer freundliche Aufnahme in Hamburg, als im Jahre 1713 ein furchtbarer Brand den größten Teil ihrer Stadt verzehrte, und viele Hamburger fanden eine Zufluchtsstätte in Altona zur

Franzosenzeit und bei der Feuersbrunst von 1842. Das freundschaftliche Verhältnis beider Städte zueinander ist nicht wieder ernstlich gestört worden. Jede gönnt der anderen ein weiteres Aufblühen von ganzem Herzen.

Wandsbek ist unser sauberes, liebliches Nachbarstädtchen im Osten. Sein Name weckt bei einer großen Zahl von Hamburgern die Erinnerung an fröhliche Stunden. Sein prächtiges Gehölz, in welchem vornan das Denkmal des Dichters Claudius steht, ist das Ziel vieler Hamburger Spaziergänger. Die großen Pferderennen zwischen Wandsbek und Horn locken Tausende von Hamburgern nach Wandsbek hinaus. Wandsbek ist erst im Jahre 1869 eine Stadt geworden. Als Dorf wurde es aber schon vor 600 Jahren genannt. Es zahlte damals Zehnten, das sind Abgaben in Getreide, an das hamburgische Kloster Herwerdeshude, nach welchem unser Stadtteil Harvestehude benannt ist. Es ist das Kloster, von dessen Park noch jetzt einige alte Eichen auf der Krugkoppel stehen. Wandsbeks schnelles Wachsen in jüngster Zeit hängt in mehr als einer Hinsicht damit zusammen, daß es so nahe an Hamburg liegt. Es hat gegen 35000 Einwohner.

In südlicher Richtung von Hamburg finden wir am linken Ufer der Süder-Elbe die gewerbfleißige Stadt Harburg. Sie hat 70000 Einwohner. In 80 großen Fabriken finden über 12000 Arbeiter ihren Verdienst. Auch die Schiffahrt der Stadt wird immer bedeutender. Harburg ist mit Hamburg sowohl durch eine Straßenbahn wie durch die Eisenbahn verbunden, die bei Harburg die Süder-Elbe, wie bei Hamburg die Norder-Elbe auf einer gewaltigen Brücke überquert. Häufiger als die Eisenbahn wird jedoch von Hamburger Ausflüglern das Dampfschiff für die Fahrt nach Harburg benutzt; denn man fährt auf demselben billiger und bei schönem Wetter viel angenehmer als auf der Eisenbahn. Das Ziel unseres Ausfluges ist aber nicht Harburg selbst, sondern sein herrlicher Wald, in welchem die majestätische Aussicht, die Sennhütte und Hausbruch die am meisten bevorzugten Punkte sind.

Kein Ort in Hamburgs ganzer Umgebung ist bei uns so bekannt und wird so viel besucht wie Blankenese. Dieses preußische Dorf wird im Sommer von vielen Hamburgern bewohnt. Es ist städtisch gebaut und hat städtische Einrichtungen. Wenn es nun auch aus der großen Zahl der Hamburger nur wenigen vergönnt sein kann, in Blankenese eine Sommerwohnung zu nehmen, so können wir doch alle einen Ausflug nach Blankenese machen. Die dichtbesetzten Dampfschiffe zeugen davon, daß viele Bewohner unserer Stadt



Blankenese.

den hohen Genuß zu schätzen wissen. Wie schön ist die Wasserfahrt am hohen Elbufer entlang! Das Ufer ist mit Parkanlagen und Gartenhäusern bedeckt. Wie herrlich ist die Aussicht vom Süllberg, und wie köstlich schmeckt uns der Kaffee dort oben in der frischen Luft!

Blankenese liegt in unserer Gebirgslandschaft. Wer wirkliche Gebirge und die wirklichen Berge in denselben kennt, der wird vielleicht den Süllberg einen Sandhügel und die ganze Gruppe der Bodenerhebungen und Bodensenkungen, in welcher Blankenese liegt, kaum einen Höhenzug nennen. Aber wir Bewohner des norddeutschen Flachlandes sind in diesem Punkte bescheidener als die Bayern, die Schweizer und die Tiroler. Für uns sieht die Gegend von Blankenese wie eine wirkliche Gebirgsgruppe

aus. Der Süllberg und Bauers Berg sind in derselben die höchsten Bergkegel, die nach der Elbseite hin einen Steilabhang haben. Die Vertiefung, in welcher die Wirtschaft Falkental liegt, ist für uns ein richtiges Tal, aus welchem wir durch eine Schlucht aufwärts dringen. Wir wollen den Steilabhang des Süllbergs umgehen, um eine beschwerliche Bergkletterei zu vermeiden. Die Rückseite des Berges bietet uns einen leichteren Aufstieg.

Blankenese ist uns die Gebirgsstadt. In einer Einbuchtung der Bergkette dehnt sie sich aus und zieht sich bis zu den Höhen hinauf. Wie steil sind manche Straßen! Wie kleben die Häuser am Abhang des Berges!

Von der Spitze des Süllbergs überschauen wir das Tal des Elbstromes, welches uns wie eine weite Niederung, wie ein mit Ortschaften übersäetes Tiefland erscheint, während sich hinter uns ein welliges Hochland erstreckt. Jenseit der breiten Tiefebene endlich erblicken wir, fern sich hinziehend, eine langgestreckte, bewaldete Bergkette. Es sind die Sandhügel der Haake.

Die Hügel von Blankenese waren in alter Zeit ganz bewaldet. Allerlei Raubgesindel hielt sich in denselben auf und fügte den vorüberfahrenden Fischern und Schiffern bedeutenden Schaden zu. Deswegen ließ der Erzbischof von Hamburg die Räuber durch Kriegsvolk vertreiben und die Waldung niederschlagen. Auf dem Süllberge legte er ein Kloster und ein Festungswerk an, welches zwar von der umwohnenden Bevölkerung bald zerstört, aber durch den Erzbischof noch einmal aufgebaut wurde. Bauers Berg war durch den weißen, blanken Sand nach der Abholzung für die Schiffer und Fischer von weither sichtbar. Wie die Nase aus dem Gesicht, so hob er sich aus seiner Umgebung ab. Das mag dem Orte den Namen Blankenese verschafft haben.

47.

Helgoland.

Acht Meilen von Cuxhaven, 22 Meilen von Hamburg entfernt liegt draußen in der Nordsee, von Sturm und Wellen umtost, das deutsche Inselchen Helgoland. Es gehört nicht zum

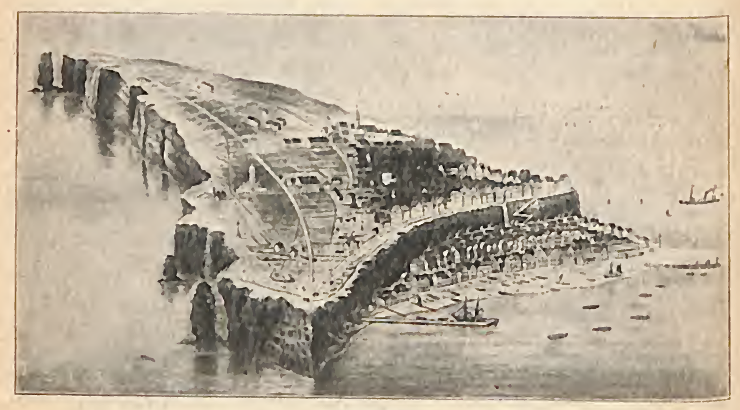
Gebiete Hamburgs, ist aber allen Hamburgern wenigstens dem Namen nach bekannt. Im Sommer täglich, im Winter wöchentlich fährt von Hamburg ein Dampfer nach Helgoland und zurück, so daß die Helgoländer in steter Beziehung zu Hamburg stehen. Diese Beziehung ist sehr wichtig für sie. Wenn die Verbindung mit Hamburg und Bremen plötzlich unmöglich würde, so könnten die Helgoländer in große Not geraten. Von Hamburg her bekommen sie Mehl, Fleisch, Kaffee, Bier und fast alle anderen Lebensmittel. Das kleine Inselchen kann die Bewohner seines Städtchens, etwa 2000 an der Zahl, nicht selbst ernähren. Die Erträgnisse der Fischerei, des Austern- und Hummerfanges und der Verdienst durch das Lotsenwesen reichen nicht aus, die Bedürfnisse der Helgoländer zu befriedigen. Über Hamburg und durch Hamburgs Vermittlung fließt ihnen aber eine andere, bedeutende Einnahme zu.

Mit Hamburger Schiffen kommen alljährlich viele Vergnügungsreisende nach Helgoland. Sie wollen eine kleine Seereise machen und die Insel einmal sehen. Je mehr Personen das Schiff bringt, desto freudigere Gesichter machen die Helgoländer; denn sie erhalten ein gut Stück Geld dafür, daß sie mit ihren Ruderbooten die Leute ans Land holen und an Bord des Schiffes zurückbringen. Noch mehr verdienen sie an jedem Gaste durch Nachtquartier, Essen und Getränk. Es ist teuer auf Helgoland, und ich rate dir, tue Geld in deinen Beutel, wenn du nach Helgoland fahren willst. Das Pfingstfest bringt den Helgoländern eine besonders reiche Ernte. Manches ankommende Schiff hat gegen 1000 Personen an Bord. Es bedeutet für Helgoland einen baren Verdienst von 3000 Mark. Wenn die Pfingstsonne recht freundlich lacht, so lacht sie den Helgoländern durch die Hände der Fremden leicht 10000 Mark auf ihr Inselchen.

Wieviel erst verdienen die Helgoländer wohl an jedem Badegaste, der über Hamburg zu ihnen kommt und vier Wochen oder länger dort verweilt? Helgoland ist ein sehr beliebtes Bad mit völlig staubfreier Luft und herrlichem Strande. Es wird von vielen vornehmen und reichen Leuten besucht. Aus

diesem Grunde ist auch das Konversationshaus, wo viele Badegäste wohnen und speisen, sehr schön eingerichtet. Man badet nicht an der Insel selbst, sondern an der Düne, welche ein Stückchen davon im Südosten liegt und aus schneeweißem Sande besteht. Die Badegäste werden in Booten hinüber und herüber gefahren.

An der Insel unterscheidet man das Oberland und das Unterland. Das Unterland ist ein Streifen Sand an der meist windstillen Südostseite der Insel; das Oberland dagegen ist ein roter Tonsteinfelsen, welcher dreimal so hoch wie ein Groß-



Helgoland.

wohnhaus ist und senkrecht aus dem Meere aufsteigt. Das Städtchen der Insel liegt teils auf dem Oberlande, teils auf dem Unterlande. Von letzterem führt eine breite Steintreppe von 189 Stufen und ein Fahrstuhl zum Oberlande hinauf. Weithin wird das rote Eiland von den Schiffern erkannt; seine Nähe aber wird wegen der Strandungsgefahr sorgfältig vermieden. Nachts warnt das Licht des Leuchtturms vor zu großer Annäherung.

An der Westseite und Nordseite, woher die großen Stürme brausen und die See zuzeiten brüllend an die Insel schlägt, sind die Ufer erschrecklich zerklüftet und unterwaschen. Man erkennt, daß Helgoland in früheren Zeiten viel größer gewesen

ist. Die See würde dereinst das Zerstörungswerk vollenden und das Inselchen gänzlich zertrümmern und hinwegspülen, wenn nicht die Reichsregierung gewaltige Uferbefestigungen aus Kies und Zement herstellen ließe, um die Insel gegen weitere Unterwaschungen zu schützen. Das Inselchen ist so klein, daß man es auf seinem Uferrande in einer Stunde bequem umschreiten kann.

An den Ufern der Insel nisten große Scharen von Seevögeln. Im Herbste, wenn die Zugvögel aus den nördlichen Ländern dem Süden zufliegen, ist Helgoland ihnen eine hochgeschätzte Ruhestätte. Leider finden nachts viele der kleinen gefiederten Wanderer durch den Leuchtturm ihren Tod. Von seinem Licht geblendet, fliegen sie mit ganzer Gewalt gegen das Drahtgitter, welches die Glasscheiben des Turmes schützt. Hunderte von toten Vögeln werden an manchem Herbstmorgen von dem Turmwärter aufgelesen.

Die Insel ist durch die deutsche Marineverwaltung stark befestigt und mit schweren Geschützen ausgerüstet worden. Sie ist im Seekriege unserer Flotte ein trefflicher Stützpunkt. Die Verteidigungsmannschaft kann vom Unterlande durch einen in den Felsen getriebenen Gang mittels eines Fahrstuhlaufzuges leicht auf das Oberland gelangen und auch Geschütze und Geschosse auf diesem Wege erhalten. Unsere Helgoländer Geschütze tragen sehr weit. Feindliche Kriegsschiffe können zwischen ihnen und den Kanonen von Cuxhaven nicht ungefährdet das Meer befahren.

Zur Unterstützung der deutschen Kriegsflotte dient auch der neuerbaute Torpedobootshafen bei Helgoland. Er bietet unseren Torpedobooten Liege- und Ankerplätze, wo Sturm und Wellen ihnen nicht schaden können. Von diesem Hafen aus können sie jederzeit leicht zum Angriff gegen feindliche Kriegsschiffe hervorbrechen, und hier können sie schnell wieder Schutz suchen. Die Einrichtung dieses Hafens war ein überaus schwieriges Werk. Es wurden zwei Molen von 400 und 600 Metern Länge von der Insel her ins Meer hinausgebaut. Zuvor aber mußte der Meeresgrund geebnet werden.

Darauf versenkte man eiserne Kasten von 15 Metern Länge und 5 Metern Breite, die mit Beton gefüllt waren. Sie dienen den Molen als Fundament. Das ganze Werk hat 30 Millionen Mark gekostet.

Die Bewohner der Insel sind niederdeutschen Stammes. Sie sprechen untereinander eine Mundart, welche unserm Plattdeutsch ähnlich ist. Zu Fremden sprechen sie hochdeutsch. Die Insel hat lange Zeit den Dänen, dann den Engländern gehört. Durch unsern jetzigen Kaiser kam sie zu Deutschland. Es geschah 1890. Die Helgoländer sind niemals gern dänische und nie gern englische Untertanen gewesen. Freilich sind sie sich früher auch ihrer Zugehörigkeit zu Deutschland wenig bewußt gewesen. Sie wollten am liebsten helgoländisch sein. Mit Stolz zeigen sie ihre frühere, grün-rot-weiße Fahne, welche den drei Farben entspricht, die an der Insel am meisten hervortreten:

„Grün ist das Land,
Rot ist die Kant,
Weiß ist der Sand;
Das sind die Farben von Helgoland."

Für Hamburg kam bald eine sehr schlimme Zeit. [illegible]
konnte die Stadt nicht länger verteidigen und zog ab. Vom
30. Mai an war der französische Marschall Davoust Herr
unserer Stadt. Er richtete die Festung für einen erbitterten
Kampf ein und ließ die Vorstädte und die nahegelegenen Dörfer
räumen und niederbrennen. Ganz St. Pauli, der größte Teil
von St. Georg und die Häuser vor dem Dammthor, am Grindel,
am Schäferkamp, am Schulterblatt, in Eimsbüttel, in Harveste=
hude, an der Landwehr, in Hamm, Horn, Borgfelde, Hohen=
felde, Eilbeck, Uhlenhorst und auf der Veddel wurden ein Raub